

भारत का राजस्मान

The Gazette of India



असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 175]

नई दिल्ली, द्रुष्यार, अगस्त 24, 2011/भाद्र 2, 1933

No. 175]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 24, 2011/BHADRA 2, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिकारी

मुंबई, 19 अगस्त, 2011

सं. टीएएमपी/93/1999-मुयोद्.—प्रशुल्क पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 (1963 का 38) के अनुच्छेद 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों के उपयोग तथा मुंबई के माननीय उच्च न्यायालय द्वारा समादेश याचिका क्र. 2004 की 2364, 1999 की 2414 तथा 1999 की 2539 के समक्ष पारित आदेश दिनांक 10-8-2009 के अनुपालन में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण लाइटरेज आपरेशन के लिए शुल्क उगाही हेतु मुंबई पोर्ट ट्रस्ट (एमबीपीटी) के प्रस्ताव को तथा उस पर इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा उठाई गई आपत्ति जैसा कि इस आदेश के साथ संलग्न है, को एतद्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

संख्या टीएएमपी/93/1999-मुयोद्

मुंबई पोर्ट ट्रस्ट

आवेदक

...

आदेश

(26 जुलाई, 2011 के दिन को पारित)

इस प्राधिकरण ने एक आदेश सं. टीएएमपी 02/97 बीपीटी दिनांक 2 जून, 1999 को पारित किया जो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को मार्च 1997 में निष्टान प्रस्ताव लाइटरेज आपरेशन को लिए माल परिवहन के संबंध में दूसरे बंदरगाहों से शुल्क वसूली के बारे में प्राप्त हुआ चाहे वह मुंबई फ्लोटिंग लाइट (बीएलएफ) पर या बाहर उत्तरा भूमि हो। उपरोक्त कथित महापत्तन आदेश को एमबीपीटी ने मुंबई उच्च न्यायालय में चुनौती दी थी। अन्तीम उच्च न्यायालय ने 2 जून, 1999 के महापत्तन आदेश को 8, जनवरी 2002 को रद्द कर दिया और इस प्राधिकरण को विरेश दिया है कि एमबीपीटी के प्रस्ताव पर पुनर्विचार करें तथा एमबीपीटी को व्यक्तिगत रूप से सुनवाई का मैक्यू देने के बाद कानून के अनुसार उचित आदेश पास करें।

2.1 दिनांक 8 जनवरी 2002 के उच्च न्यायालय के आदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 17 मार्च 2003 को एमबीपीटी के प्रस्ताव का निपटारा करते हुए एक आदेश पारित किया। उपरोक्त कथित प्रशुल्क आदेश को एमबीपीटी द्वारा माननीय उच्च न्यायालय ने समादेश याचिका सं.2634 के द्वारा 2004 में चुनौती दी।

2.2 4 जुलाई 1998 को इस्पात उद्योग लिमिटेड (आईआईएल) द्वारा एमबीपीटी के लाइटरेज शुल्क वसूली अधिकार को चुनौती देते हुए एक याचिका प्रस्तुत किया गया था जिसका निष्ठारण करते हुए इस प्राधिकरण ने दूसरा महापत्तन आदेश सं.टीएएमपी/५/९७बीपीटी 02 जून 1999 को पारित किया। उपरोक्त कथित महापत्तन आदेश के विरु ढू माननीय मुंबई उच्च न्यायालय में इस्पात उद्योग लि. द्वारा समादेश याचिका के माध्यम से 1999 में चुनौती दी गई। यह तर्क देते हुए कि रु.15 प्रतिटन की वसूली एमबीपीटी द्वारा न्यायोचित नहीं है जैसा कि इस प्राधिकरण ने माना कि एमबीपीटी लायटरेज शुल्क नहीं वसूल सकती है।

2.3 एमबीपीटी ने भी 1999 में समादेश याचिका सं.2539 के अंतर्गत माननीय मुंबई उच्च न्यायालय में उपरोक्त कथित महापत्तन आदेश को चुनौती दिया।

2.4 माननीय उच्च न्यायालय ने एक अंतरिम ओदश 9 फरवरी 2000 को उपरोक्त दोनों समादेश याचिकाओं नामतः आईआईएल द्वारा फाईल याचिका सं. 2414 वर्ष 1999 तथा याचिका सं.2539 वर्ष 1999, एमबीपीटी द्वारा दाखिल पर दिया। माननीय उच्च न्यायालय ने अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित निर्णय लिए हैं :

"10. दोनों विद्वान अधिवक्ताओं को सुनने के बाद महापत्तन प्राधिकरण के समक्ष इस्पात उद्योग लिमिटेड के संशोधित आवेदन के निवेदन पर विचार करते हुए उचित आदेश होगा कि इन दोनों याचिकाओं के अनिर्णय तथा निपटान के दौरान इस्पात उद्योग लि. को आवश्यक शुल्क रु 6 प्रति मिट्रीक टन के हिसाब से देना चाहिए न कि रु 15 प्रतिटन के हिसाब जो 1994 में पोर्ट न्यास द्वारा एक प्रस्ताव से पास किया गया था और जिसको इस्पात उद्योग लिमिटेड ने चुनौती दिया था। जहाँ तक धन वापसी का प्रश्न है जो इस्ताप उद्योग लि. द्वारा मांगा गया है क्या सरोकार है तो यह स्वयं महापत्तन प्राधिकरण के आदेश से स्पष्ट है कि आदेश प्रत्याशित है और उसमें धन वापसी का निर्देश नहीं है। ऐसा होने पर, इस अवस्था में धन वापसी के निर्देश का प्रश्न ही भी उठता। इस्पात उद्योग लि. समय-समय पर माल उत्तराई का विवरण देगा जो धरमतर पोर्ट पर ले जाया गया था और आवर्ती विवरण सीमा शुल्क दस्तावेज से समर्थित होंगे।

13. उपरोक्त आदेश आधार है कि इस्पात उद्योग लि. में एक वचननामा इस न्यायालय में धार सप्ताह के भीतर दाखिल किया। (एक पोर्ट ट्रस्ट प्रति सहित) इसके बाद उसने कहते हुए कि यदि इस मामले में पोर्ट ट्रस्ट सफल होता है तो सार्टफाल का भुगतान रु 15 प्रति मिट्रीक टन की दर से किया जाएगा और ब्याज दर न्यायालय द्वारा अंतिम सुनवाई में निर्धारित किया जाएगा। कहना अनावश्यक है कि यदि इस्पात उद्योग लि. जीत जाता है तो पोर्ट न्यास को ब्याज सहित वसूली गई राशि की धन वापसी न्यायालय द्वारा अंतिम सुनवाई के निर्णय पर करना होगा।"

3.1 माननीय उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दि. 10 अगस्त 2009 में सभी का निष्ठारण कर दिया। उपरोक्त उद्धृत तीन समादेश याचिकाओं को जो पक्षों द्वारा दाखिल की गई है को उच्च न्यायालय के व्यावहारिक अंश आदेश को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है।

"6. हमने अभिलेखों का अवलोकन किया है जहाँ तक समादेश याचिका सं.2634 वर्ष 2004 के आदेश प्रतिवाद का संबंध है वह आदेश दि.17.3.2003 के द्वारा जारी निर्देश का इस न्यायालय द्वारा जारी आदेश दिनांक 08/01/2002 का स्पष्टरूप से उलंघन है। निर्देश के व्यावहारिक अंश नीचे दिए गए हैं:

हमने महापत्तन प्राधिकरण को निर्देश दिया जो अधिनियम के अंतर्गत गठित है कि वह याचिका कर्ताओं के प्रस्ताव पर पुर्णविचार करें और कानून के अनुसार याचिका कर्ताओं को व्यक्तिगत सुनवाई का अवसर देने के पश्चात उचित आदेश पास करें। इस प्रकार इस न्यायालय ने कानून के अंतर्गत गठित महापत्तन प्राधिकरण को निर्देश दिया कि प्रस्तावों पर पुर्णविचार करें और याचिका कर्ताओं को व्यक्तिगत सुनने का मौका प्रदान करें। सर्वसम्मति से, याचिकाकर्ता को व्यक्तिगत सुनवाई का अवसर प्राधिकरण द्वारा नहीं दिया गया परन्तु इसके अध्यक्ष ने दिया था। हमारी राय में, इस लिए जो आदेश दिए गए हैं वे इस न्यायालय द्वारा जारी निर्देशों का स्पष्ट उलंघन है जो इस याचिका के सही पक्षों पर बंधनकारी है। दिनांक 17/3/2003 के आदेश को रद्द कर दिया गया है। हमारी राय में, उस आदेश के संबंध में अधिनियम के अंतर्गत गठित प्राधिकरण यथा प्राधिकरण में एक अध्यक्ष सहित दो सदस्यों का समावेश होता है और उनका कर्तव्य था कि याचिका कर्ता को व्यक्तिगत सुनवाई को मौका पहले प्रदान करते और बाद में आदेश पारित करते। प्रतिवाद आदेश इसलिए निरस्त करने योग्य है।"

"8. ब) जहाँ तक आदेश को 1999 के समादेश याचिका सं.2539 द्वारा चुनौती दी गई है। इस्पात उद्योग लिमिटेड द्वारा उठाये गये विरोध का समर्थन करते हुए यह महत्व का मामला है। हमारी राय में, इस्पात उद्योग द्वारा उठाये गए विरोध के परिणाम स्वरूप एमबीपीटी के प्रस्ताव को निरस्त किया गया। इसलिए, हमने प्रस्ताव किया है कि प्राधिकरण को निर्देश दें कि प्रस्ताव पर विचार करें जो पोर्ट ट्रस्ट द्वारा नया प्रस्तुत किया गया है। हमारी राय में, इस्पात उद्योग लि. द्वारा उठाये गये आपत्ति को अनुमोदित करने वाले आदेश को निकालना आवश्यक है क्योंकि यदि वह आदेश अखंड रहता है तो प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं होगा कि वह पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किये गये प्रस्ताव पर स्वतंत्रता से विचार कर सके। 1999 में दाखिल समादेश याचिका सं.2539 थी, इसलिए सफल है और अनुमोदित है बाद संख्या टीएएमपी/5/97-बीपीटी आदेश दिनांक 02.6.1999 को रद्द कर दिया गया है और वह बाद भी प्राधिकरण को वापस भेज दिया गया है जिसे बाद संख्या टीएएमपी/2/97-एमबीपीटी के साथ नये रूप में सुस्पष्ट करना है।"

"9. जहाँ तक 1999 की समादेश याचिका संख्या 2414 का संबंध है यह इस्पात उद्योग लि. द्वारा दाखिल की गई थी जैसाकि 1999 के समादेश याचिका संख्या 2539 के तथा 2004 में समादेश याचिका सं.2634 में पारित आदेश को हमने निरस्त कर दिया है और आगे कोई आदेश इस समादेश याचिका में पास करने की आवश्यकता नहीं है। इसलिए, 1999 की समादेश याचिका सं.2414 को समाप्त कर दिया गया है।"

"10. प्राधिकरण को निर्देश दिया जाता है कि दोनों प्रस्तावों पर विचार करें जो पोर्ट ट्रस्ट में प्रस्तुत किया गया है और उसके विरोध में इस्पात उद्योग लि. ने आपत्ति उठाई है। कानून के अनुसार जिसमें इस न्यायालय द्वारा पारित आदेश सहित तथा उस पर नया आदेश कानून के अनुसार जारी हुए जहाँ तक शीघ्रातिशीघ्र संभव हो, किसी भी मामले में तीन माह के भीतर उस दिनांक से जिस पर इस आदेश का समादेश प्राधिकरण को पेश किया गया है। प्राधिकरण के साथ लम्बित कार्यवाही के दौरान अंतरिम आदेश जो वर्तमान में संचालित हैं इन याचिकाओं में जारी रहेगा। प्राधिकरण दोनों पक्षों को, यदि चाहे तो अतिरिक्त सामग्री प्रस्तुत करने के लिए अनुमति दे सकता है।"

- 3.2 (क) दिनांक 24 फरवरी 1998 के एमबीपीटी प्रस्ताव पत्र के अनुसार रु.15 प्रति टन लाईंटरेज आपरेशन के लिए शुल्क वसूलने का अधिकार था जो माल से संबंधित परिवहन को दूसरे बंदरगाहों तक ले जाने के लिए था याहे वह बाब्बे फ्लोटिंग लाईंट पर उतारा गया हो या बाहरी क्षेत्र में।
- (ख) दिनांक 4 जुलाई 1997 के इस्पात उद्योग लि. के पत्र द्वारा आपत्ति करने का मुद्दा यह था कि एमबीपीटी पर इस्पात उद्योग लि. के मुख्य जहाज की एंकरिंग किया था और माल की उत्तराई भी परिसर से किया था तथा बंदरगाह प्राधिकरण के किसी सुविधा का उपयोग नहीं किया था। सिर्फ अपने बार्जों को एमबीपीटी के जलमार्ग का उपयोग मुख्य जलयान तक पहुँचने के लिए किया था। एमबीपीटी ट्रांसशिपमेंट चार्ज रु.15 प्रति टन लाई रही है जो हमारी राय में बहुत अधिक है। इस्पात उद्योग लि. ने एमबीपीटी से निवेदन किया कि ऐसे शुल्कों को बायस ले ब्योकि वह पहले से ही अपने मुख्य जहाज के लिए बंदरगाह देनदारी के साथ ही संचालन एवं अन्य शुल्क अपने बार्जों के काम के लाने के लिए एमबीपीटी के शुल्क का भुगतान कर रहा है। एमबीपीटी के शुल्क के अनुसार, वह रु.24 प्रति टन के अनुसार उत्तिखित है। यदि कोई जलयान एमबीपीटी पर अधिकतम उत्तराई करती है तो उससे शुल्क का 25 प्रतिशत वसूल करना होगा जो वर्ध पर लागू होगा जबकि एंकरेज पर उत्तराई का शुल्क रु.6 प्रति टन होना चाहिए जो अन्य बंदरगाहों के समान है जैसे परम्परागत बंदरगाह, जहाँ ऐसे समान संचालन के लिए ट्रांसशिपमेंट शुल्क रु.5.50 प्रति टन है।

4. यारह वर्षों से अधिक समय बीत गया है जब एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव को माल परिवहन पर नया शुल्क वसूली करने के लिए आरंभ किया, बंदरगाह को एक अवसर दिया गया कि वह अपने प्रस्ताव का अद्यतन करे और यदि कोई अतिरिक्त सामग्री उपलब्ध हो तो हमारे पत्र दिनांक 14 अक्टूबर 2009 से 23 अक्टूबर 2009 तक करें। एमबीपीटी यह भी निवेदन किया था कि सभी दस्तावेज अपने दावा के समर्थनमें प्रस्तुत करे यह कि बीएफएल क्षेत्र बंदरगाह प्रवेश मार्ग के अधीन आता है। हमारे पत्र दिनांक 27 अक्टूबर 2009 तथा 29 अक्टूबर 2009 के अनुस्मारक के पश्चात एमबीपीटी ने अपने अद्यतन प्रस्ताव के साथ अपने पत्र द्वारा दिनांक 9 नवंबर 2009 को प्रतिउत्तर दिया।

5.1 निर्धारित परमर्शक प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव प्रति को संबंधित उपयोग कर्ता संस्थाओं के बीच संचारित किया गया और इस्पात उद्योग लि. को हमारे पत्र दिनांक 10 नवंबर 2009 के द्वारा सुचित किया गया। इस्पात उद्योग लि. को सलाह भी दी गई कि अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करें यदि चाहे तो जो उनके पूर्व प्रस्तुति का पूरक हो। अनुस्मारक के पश्चात, हमारे पत्र दिनांक 27 नवंबर 2009 द्वारा तथा इस्पात उद्योग लि. को समय विस्तार प्रदान करने के पश्चात, आईआईएल तथा एससीआई ने अपने पत्र दिनांक 15 दिसंबर 2009 तथा 1 दिसंबर 2009 को क्रमशः उत्तर दिया। आईआईएल तथा एससीआई से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति एमबीपीटी को हमारे पत्र द्वारा दिनांक 16 दिसंबर 2009 को आगे भेजी गई जिस पर इसकी टिप्पणी के लिए फीडबैक सूचना थी। एमबीपीटी ने अपने पत्र द्वारा दिनांक 11 जून 2010 को एक रिज्वाइंडर आईआईएल द्वारा दाखिल दिनांक 15 दिसंबर 2009 के प्रतिउत्तर के उत्तर में दाखिल किया।

5.2. एमबीपीटी द्वारा बनाए गए मुख्य बिन्दुओं पर इसे अद्यतन प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति का सारांश दर्शाते हुए आईआईएल का एमबीपीटी के अद्यतन प्रस्ताव के उत्तर में और एक एमबीपीटी के रिज्वाइंडर आईआईएल के प्रतिउत्तर में तथा आईआईएल का सर-रिज्वाइंडर एमबीपीटी के रिज्वाइंडर पर तालिका में जीवे दिया गया है:

क्र.सं.	जलयान द्वारा आवास प्रस्तुति दिनांक दि. 09.11.2009	उत्तराखण्ड के उत्तर	उत्तराखण्ड का विवरण
(i)	मुंबई कोट ट्रैक मंडल ने दि. 08.03.1994 को संकाय सं. 123 द्वारा एक प्रस्ताव को रु. 15 प्रति टन वसूलने के लिए अनुमोदित किया है जिसमें भाल संबंधित सभी शुल्क समाहित हैं। भाल उत्तराई/लदाई के लिए बीस्टफ क्षेत्र हेतु होगी जो घरों बंदरगाह सीमा से बाहर था।	ये मास्ते अधिकारों के हैं और या तो टीएमपी या माननीय मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा समय-समय पर सिए गए हैं और उसमें कहीं गई कोई बात जो कथित आदेशों के प्रतिकूल है तो विशेषरूप अस्वीकृत है।	-----
(ii)	दिनांक 24.02.1998 को पत्र द्वारा शुल्क वसूलने हेतु एम्बीपीटी द्वारा एक प्रस्ताव भेजा गया था। महापत्तन प्रधिकरण ने दि. 02.06.1998 को एक आदेश पारित किया है जिसमें अन्य बाज़ों के साथ-साथ कहा गया है कि रु. 15 प्रति भिट्ठीक टन दर न्याय संगत है और वह ऐसे शुल्कों की वसूली के लिए एम्बीपीटी के प्राधिकरण की कमी के लागे अनुमोदित नहीं हुआ था। फिर भी यह मामला माननीय मुंबई उच्च न्यायालय में गया और माननीय न्यायालय ने इस मास्ते पर दिनांक 10.8.2009 को एक आदेश पारित किया। उपरोक्त के अनुप्राप्ति के साथ हम निम्नलिखित तर्कों को इस संबंध में हमारे प्रस्तुत पूरक के रूप में प्रस्तुत कर रहे हैं।	यह अस्वीकृत किया गया है कि सभी मौसम के समय आईआईएल ने अपना भाल शुल्क जलयान से उतारकर बाज़ों पर उस क्षेत्र में लदाई किया था जो मुंबई बंदरगाह की सीमा तक प्रवेश मार्ग में आते हैं। यह पेश किया गया है कि लाइटरेज आपरेशन सभी मौसम के समय आईआईएल के द्वारा बीएफएल पर पूरा किया गया है जो न तो मुंबई बंदरगाह का अंश है और न ही मुंबई बंदरगाह प्रवेश मार्ग का भाग है जैसा कि विभिन्न अधिनियमों द्वारा देखा गया है। यह भी अस्वीकार किया गया है कि आईआईएल के बाज़ मुंबई बंदरगाह के प्रवेश मार्ग से गुजरते हैं जैसा कानून द्वारा परिभासित किया गया है। यह पेश किया गया है कि धरमतर बंदरगाह तक पहुँचने के लिए आईआईएल के बाज़ मुंबई बंदरगाह के इज़ ईनल से होकर गुजरते हैं जो मुंबई	यह अस्वीकार किया गया है कि बीएफएल मंडल बंदरगाह न्यास का एक भाग नहीं है अतः बंदरगाह का प्रवेश मार्ग है जैसा कि आपोप लगाकी गया है। यह पेश किया गया है कि धरमतर बंदरगाह तक बाज़ों को पहुँचने के लिए बाज़ों को निःस्वेह मुंबई बंदरगाह की सीमा से गुजरना पड़ता है। यद्या कथित बाज़ एम्बीपीटी द्वारा उत्तराई कर्वाई गई सुविधाओं का उपयोग करते हैं? एम्बीपीटी द्वारा प्रदान की गई सुविधाओं के बिना प्रयोग किए बाज़ों को धरमतर बंदरगाह पहुँचना असंभव है।
(iii)	जैसाकि जो जलयान इसपात संघर्ष के लिए भाल ले जाते हैं वे आईआईएल द्वारा निर्भित जेटटी पर लंगर नहीं डाल सकते हैं सही मौसम के दौरान भाल मुख्य जलयान से बाज़ों पर उतारा जाता है (यानि लाइटरेज आपरेशन) जो उस क्षेत्र में तैनात रहते हैं वह क्षेत्र बंदरगाह की सीमा तथा मुंबई बंदरगाह के प्रवेश मार्ग के भीतर आता है। सीमा शुल्क विभाग ने इस क्षेत्र को सीमा शुल्क अधिसूचित क्षेत्र घोषित किया है। यह क्षेत्र जिसमें उपरोक्त लाइटरेज आपरेशन पूरा किया गया है। वह जलयान परिवहन प्रबंधन प्रणाली के अधीन मुंबई बंदरगाह क्षेत्र में आता है जिसका अनुरक्षण एम्बीपीटी करती है। बाज़ों जो धरमतर बंदरगाह पर आईआईएल की जेटटी तक आते-जाते हैं। वह सीमा शुल्क अधिसूचित क्षेत्र है और बाज़ों मुंबई बंदरगाह सीमा से होकर गुजरते हैं जिस उत्तरमार्ग का अनुरक्षण उनके द्वारा	यह अस्वीकृत किया गया है कि बीएफएल मंडल बंदरगाह न्यास का एक भाग नहीं है अतः बंदरगाह का प्रवेश मार्ग है जैसा कि आपोप लगाकी गया है। यह पेश किया गया है कि धरमतर बंदरगाह तक बाज़ों को पहुँचने के लिए बाज़ों को निःस्वेह मुंबई बंदरगाह की सीमा से गुजरना पड़ता है। यद्या कथित बाज़ एम्बीपीटी द्वारा उत्तराई कर्वाई गई सुविधाओं का उपयोग करते हैं? एम्बीपीटी द्वारा प्रदान की गई सुविधाओं के बिना प्रयोग किए बाज़ों को धरमतर बंदरगाह पहुँचना असंभव है।	-----

	<p>किया जाता है। खराब मौसम के समय मुख्य अलयान मुंबई बंदरगाह पर लंगर ढालता है तब माल बार्जे पर उतारा जाता है और आईआईएल की जेटी तक परिवहन किया जाता है। दोनों मामलों में बार्जे मुंबई बंदरगाह न्यास की सीमा/प्रवेश मार्ग से होकर गुजरते हैं।</p>	<p>बंदरगाह की सीमा के अंदर है लेकिन लंगरगाह किसी सुविधा का उपयोग नहीं करते हैं वे सीधे रास्ते से चले जाते हैं।</p>	
(iv)	<p>आईआईएल ने दिनांक 25 नवंबर 1993 को अपने पत्र के माध्यम से एमबीपीटी से अनुमति किया कि उसके अलयानों को लाइटरेज आपरेशन हेतु अनुमति प्रदान करें।</p>	<p>ये सब केवल बंदरगाह संबंधी शुल्कों का हकड़ार बनाने के लिए निर्मित किये गये हैं जो इसमें उपर कथित कारणों के लिए तर्क संगत नहीं हैं।</p>	<p>यह अस्वीकार किया गया है कि लिखित अनुरोध की विषय वस्तु युक्त संगत नहीं है जैसा कि आरोप है।</p>
(v).	<p>एमबीपीटी एक संकल्प सं.123 दिनांक 8 मार्च 1994 को पारित किया जिसमें आईआईएल को अनुमति प्रदान किया कि वह अपने बार्जे का परिवहन एमबीपीटी बंदरगाह सीमा से कर सकते हैं जिसमें सभी शुल्कों सहित वसूली रु15प्रति टन के हिसाब से होगा। कथित लाइटरेज आपरेशन में निर्माण/ /पोर्ट अप्रोच पर पीयर फिक्स करना/पोर्ट सीमा के भीतर होगा। आईआईएल ने एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित नियम एवं शर्तों को स्वीकार किया है और अपने अभिकर्ता से दिनांक 24 नवंबर 1994 के पत्र द्वारा रु.500000 की राशि का भुगतान किया है और लाइटरेज आपरेशन के लिए आवश्यक अनुमति हेतु निवेदन किया है।</p>	<p>यह पेश किया गया है कि संकल्प सं.123 दि.8 मार्च 1994 को एमबीपीटी द्वारा पारित करने पर अस्वीकार नहीं किया गया है तथापि कथित संकल्प अवैध था और मुख्य बंदरगाह अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन था क्योंकि केन्द्रीय सरकार द्वारा उसको कोई अनुमति नहीं मिली थी जबकि धारा 52 के अंतर्गत शर्त है कि एमबीपीटी को इसे प्राप्त करना चाहिए था। यह स्वीकार नहीं है कि आईआईएल ने कथित नियम एवं शर्तों को स्वीकार किया है जो संकल्प द्वारा पारित किए गए हैं जिन्हे केन्द्रीय सरकार का अनुमोदन नहीं था और उसे सरकारी गजट में प्रकाशित नहीं किया गया जो कि अनिवार्य शर्त थी।</p>	<p>यह अस्वीकार किया गया है कि दिनांक 08.04.1994 का संकल्प सं.123 अवैध है अथवा एमबीपीटी अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन है जैसा कि आरोप है या बिलकुल नहीं है। आईआईएल ने न केवल कथित संकल्प में निर्धारित नियम एवं शर्तों को स्वीकार किया है बल्कि उसके अनुसार भुगतान भी किया है। इसलिए बंधनकारी अनुबंध एमबीपीटी एवं आईआईएल के बीच मौजूद है और आईआईएल रु15 प्रति टन के हिसाब से भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है।</p>
(vi)	<p>एमबीपीटी के दृष्टिकोण में, आईआईएल द्वारा प्रस्ताव व नियम एवं शर्तों की स्वीकृति तथा भुगतान करने के बाद एक बैंध एवं कानूनी बंधनकारी अनुबंध दोनों पक्षों के बीच अस्तित्व में आया है।</p>	<p>यह अस्वीकृत है कि कोई वैध या कानूनी अनुबंध एमबीपीटी तथा आईआईएल के बीच हुआ था। दोनों पक्षों के बीच कोई बैंधक नहीं हुई जैसा कि आईआईएल ने सहमति नहीं दिया था और 8 मार्च 1994 के संकल्प सं.123 के पारित होने से पहले अपनी इच्छा का उपयोग नहीं किया था। कथित संकल्प द्वारा शर्ते आईआईएल पर थोपी गई हैं और उसमें मूल तत्वों की कमी और स्वतंत्र सहमति का अभाव है। प्रस्ताव एवं स्वीकृति किसी अनुबंध के गठन के लिए आवश्यक हैं उपरोक्त बाटे गए कारणों के लिए कोई बैंध और कानून बंधनकारी अनुबंध एमबीपीटी तथा आईआईएल के बीच नहीं हुआ था।</p>	<p>यह अस्वीकार है कि दोनों पक्षों के बीच स्वतंत्र बैंधक नहीं हुई थी और आईआईएल द्वारा जो उपरोक्त भुगतान एमबीपीटी के संकल्प सं.123 के अनुसार किया गया। वह आईआईएल की स्वतंत्र इच्छा एवं संकल्प शक्ति के बिना किया गया है। यह आईआईएल के अधिकार क्षेत्र में था कि वह एमबीपीटी द्वारा प्रदत्त सशर्त अनुमति का लाभ लेने से पहले उसे विवादित बना देती जब आईआईएल पिछले वर्ष 1994 में कर सकती थी जिसे करने में वह असफल रही है। एमबीपीटी के अनुमति के लाभ लेने के बाद माल परिवहन के लिए (जो कथित लाइटरेज आपरेशन का एक रूप था) एमबीपीटी के बंदरगाह जल सीमा से होकर धरमतर</p>

			<p>बदरगाह पहुँचने के लिए भुगतान कथित शुल्क दर पर रु.15 प्रति टन की रार्ट पर किया था, अब आईआईएल को भुगतान के अपने दायित्व को विवादित बनाने का अधिकार नहीं है। यह आगे अस्वीकार किया गया है कि कथित संकल्प सं.123 दि.08.3.1994 द्वारा आईआईएल पर शर्तें थोपी गई जिसमें स्वतंत्र हस्ता के मूल तत्व तथा अनुमति का अभाव है। किसी अनुबंध को गठित करने के लिए प्रस्ताव तथा स्वीकृति आवश्यक है।</p> <p>दि.25.11.1993 को आईआईएल द्वारा एम्बीपीटी को संबोधित पत्र एक निमंत्रण प्राप्त था जिसमें उसका प्रस्ताव था और कथित दि.8.3.1994 का संकल्प जिसमें सहर्त अनुमति का प्रस्ताव एम्बीपीटी द्वारा आईआईएल को किया गया था औसत कि कथित स्वीकार्य नियम एवं शर्तें हैं। एम्बीपीटी का प्रस्ताव उसके अभिकर्ता के पत्र दि.24.11.1994 द्वारा रु.5 लाख की राशि भुगतान की गई और कथित प्रस्ताव पर कार्रवाई करते हुए एम्बीपीटी द्वारा अनुमति दी गई कि लाइटरेज आपरेशन बीएफएल पर हुआ और उनके बार्जों द्वारा माल परिवहन एम्बीपीटी के जल सीमा क्षेत्र से किया गया। उपरोक्त कथित परिसर में यह स्टेट है कि एम्बीपीटी तथा आईआईएल के बीच एक वैध एवं कानूनी बंधनकारी अनुबंध या जिसके अंतर्गत आईआईएल रु.15 प्रति टन शुल्क भुगतान करने के लिए बाध्य है और कथित शुल्क आइटरेज आपरेशन के संबंध में माल परिवहन एम्बीपीटी के जल सीमा क्षेत्र में करने के लिए है।</p>
(vii)	आईआईएल द्वारा लाइटरेज आपरेशन पूरा किया गया और उसके लिए आंशिक भुगतान भी किया गया था। आईआईएल ने लाइटरेज आपरेशन आरी रखा। वे किर भी असफल हो	यह स्वीकार्य है कि आईआईएल बीएफएल पर अपना लाइटरेज आपरेशन करने के लिए कोई शुल्क भुगतान करने हेतु उत्तरदायी नहीं है। यह स्वीकार्य	यह स्वीकार्य है कि आईआईएल बीएफएल अपना लाइटरेज आपरेशन करने के लिए कोई शुल्क भुगतान करने हेतु उत्तरदायी नहीं है। यह

	गये और माल का पूर्ण एवं विस्तृत प्रश्नाप्रस्तुत करने में लापरवाही बरती और अनेकों अनुस्मारक भेजने के बाद भी उचित लाइटरेज चार्ज जमा करने में असफल रहे।	है कि आईआईएल एमबीपीटी के क्षेत्रीय जल क्षेत्र से बाहर है।	स्वीकार्य है कि आईआईएल एमबीपीटी के क्षेत्रीय जल क्षेत्र से बाहर है।
(viii)	आईआईएल के दिनांक 17 जनवरी 1997 के पत्र द्वारा स्वीकार किया कि एमबीपीटी शुल्क वसूलने का अधिकार है लेकिन निवेदन किया कि एमबीपीटी शुल्क घटाए।	एमबीपीटी के अनुसेध को इस बाद के दृष्टिकोण से स्वीकार्य नहीं किया गया है कि एमबीपीटी को बंदरगाह संबंधी शुल्क वसूलने का अधिकार नहीं है उन जलयानों के लिए जो एमबीपीटी की सीमा का उपयोग नहीं कर रही है।	आईआईएल के जलयान जो माल ढो रहे हैं वह एमबीपीटी द्वारा प्रदान की गई सुविधाओं और सीमाओं का उपयोग कर रहे हैं। इसलिए आईआईएल को पोर्ट संबंधी शुल्क भरने का दायित्व है।
(ix)	4 जुलाई 1997 को आईआईएल ने टीएण्डपी को एक वरीयता आवेदन दिया कि एमबीपीटी द्वारा वसूले गए लाइटरेज शुल्क के टेरिफ को संशोधित करें। एमबीपीटी ने अपना लिखित निवेदन टीएण्डपीके न्यायाधिकार क्षेत्र की आपत्ति में पेश किया कि वह एमबीपीटी के लाइटरेज शुल्क वसूली के निर्णय पर न्यायाधिकारी न बने। कथित आपत्ति को टीएण्डपी ने 27 जुलाई 1998 को आदेश पारित करके अस्वीकार कर दिया।	दिनांक 27 जुलाई 1998 के अधिग्रहण का आदेश निर्णय पर नहीं पहुँचा है इसलिए दिनांक 27.7.1998 को लागू करने की आवश्यकता नहीं है।	उपरोक्त के संदर्भ में उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है।
(x)	(क) एमबीपीटी ने अपने पत्र दि.09 नवंबर 1998 द्वारा आईआईएल को सुचित किया कि एमबीपीटी जल क्षेत्र से भाल परिवहन दिनांक 11 नवंबर 1998 से रोक दिया जायेगा। दिनांक 11 नवंबर 1998 को आईआईएल ने एक समादेश याचिका सं.2187-1998 में एमबीपीटी की मांग/कार्रवाई को चुनौती देते हुए दाखिल किया। आईआईएल ने एक बयान दिया कि वे एक राशि रु.50 लाख की 15 नवंबर 1998 को या पहले भेज देंगे और शेष राशि को 27 नवंबर 1998 को या पहले भेज देंगे। (ख) एक अंतरिम आदेश पारित हुआ यह निर्देश देते हुए कि दोनों पक्ष यथा स्थिति बनाए रखें।		
	ग) आईआईएल ने रु.50 लाख की राशि अपने पत्र दिनांक 17 नवंबर 1998 द्वारा जमा करा दिया। दिनांक 30 नवंबर 1998 को आईआईएल ने समादेश याचिका सं.2187 में एक निवेदन किया कि भुगतान के लिए समय विस्तार दिया जाय। पक्षों को सुनने के बाद माननीय उच्च न्यायालय ने एमबीपीटी को निर्देश दिया कि दिनांक 30 नवंबर 1998 को रु.58,86,240	विषय-वस्तु स्वभाव से अस्पष्ट है।	

	<p>को आदेश भुगतान हेतु स्वीकार करे और शेष भुगतान के लिए आईआईएल को समय विस्तार 14 दिसंबर 1998 तक करे। दिनांक 14 दिसंबर 1998 को आईआईएल ने शेष राशि रु.1.50 करोड़ का भुगतान कर दिया।</p>						
(xi)	<p>02 जून 1999 के आदेश द्वारा टीएसपीटी ने माना कि प्रस्तावित बाल संबंधी शुल्क रु.15 प्रति टम से बीएफएल पर लाइटरेज आवश्यक था किया। उन्हिंन आदेश, इस्मीयीटी के अधिकार के बाहर है। फिर भी आगे माना गया है कि वह रु.15 पीएसटी पुलिस संगत काला जा सकता है।</p>						
(xii)	<p>(क) नामांक उच्च न्यायालय के अपने आदेश द्वारा दिनांक 9 फरवरी 2000 को उक्त अन्तरिम आदेश पारित किया जिसमें आईआईएल को विवेश किया कि लाइटरेज शुल्क भुगतान दर स 6 पीएसटी बाल उत्तराई के लिए करे और आगे विवेश किया कि उक्त प्रतिशत लिखित में है कि यदि बीपीटी अपनी याचिका हार जाती है तो वे आईआईएल द्वारा भुगतान की राशि को बाप्स करेंगे।</p>	<p>विवर सूची की सहति दाता-मठोल है।</p>					
	<p>(ख) उपरोक्त नामांक उच्च न्यायालय के आदेश के अनुच्छेद दिनांक 02 दिसंबर 2002 को इस्मीयीटी को उक्त शुल्काई की अनुमति प्रदान की गई। उन्हिंन शुल्काई पर इस्मीयीटी ने दिनांक 28 मई 1982 के भारतीय उत्तराखण्ड का नामांक लिया इसके साथ ही लाइटरेटी नंबर 1487 को दिनांक 24 दिसंबर 1999 के द्वारा नामांक लिया इसके साथ ही उक्त शुल्क बोरगाह सीमा को भीतर जम्मूकश्मी की ओर नौकरान बैंक शुल्क बोरगाह की ओर जाता है जिसे बोरगाह प्रदेश द्वारा माना गया है। इस्मीयीटी ने नौकरान बार्गारी का भी नामांक लिया और अपना समावेश निषेद्ध भी दाखिल किया।</p>						
	<p>(ग) टीएसपीटी ने दिनांक 17 जून 2003 के एक आदेश द्वारा इस्मीयीटी के दाल को विरस्त कर किया। टीएसपीटी ने उक्त पहले के निर्णय को पुनः दोहराया। इस आदार पर कि इस्मीयीटी ने यह संबंधी शुल्कों की वसूली के तिस उचित अधिकृत प्रत्युत्तर नहीं कर राया था।</p>	<p>विवर सूची की सहति दाता-मठोल</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>१. दृष्टि विवेश</td> </tr> <tr> <td>२. दृष्टि विवेश</td> </tr> <tr> <td>३. दृष्टि विवेश</td> </tr> <tr> <td>४. दृष्टि विवेश</td> </tr> </table>	१. दृष्टि विवेश	२. दृष्टि विवेश	३. दृष्टि विवेश	४. दृष्टि विवेश	
१. दृष्टि विवेश							
२. दृष्टि विवेश							
३. दृष्टि विवेश							
४. दृष्टि विवेश							

	<p>घ) टीएमपी द्वारा दि. 17 मार्च 2003 को पारित आदेश को चुनौती देते हुए एमबीपीटी ने समादेश याचिका सं. 2634 वर्ष 2004 को वरियता दिया।</p> <p>ठ) माननीय मुंबई उच्च न्यायालय ने दिनांक 10.8.2009 को एक आदेश पारित किया।</p>	<p>है। रिकार्ड से परे विषय सूची को अस्वीकार किया जाता है और विवाद ग्रस्त माना जाता है।</p>	
(xiii)	<p>(क) मुख्य बंदरगाह अधिनियम 1963 के (एमपीटी अधिनियम) अंतर्गत परिभाषित किए गए हैं जैसे निम्न :</p> <p>2(क) बंदरगाह का अर्थ है कोई बड़ा बंदरगाह जिसे यह अधिनियम लागू होता है ऐसी सीमा के भीतर जो समय-समय पर केन्द्रीय सरकार द्वारा इस अधिनियम के उद्देश्य हेतु सरकारी गजट में अधिसूचना जारी नहीं की जाती ऐसी सीमा के भीतर जैसाकि केन्द्रीय सरकार द्वारा भारतीय बंदरगाह अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत परिभाषित किया है।</p> <p>(ख) एमपीटी बंदरगाह अधिनियम की धारा 2(आर) के अंतर्गत बंदरगाह प्रवेश मार्ग को निम्नरूप में परिभाषित किया गया है :</p> <p>"(आर) बंदरगाह प्रवेश मार्ग" बंदरगाह के संबंध में, का अर्थ है नीम्य नदी या जलमार्ग के वे भाग जो बंदरगाह तक जाते हैं जिसमें भारतीय बंदरगाह अधिनियम लागू हो।</p> <p>बंदरगाह के प्रवेश मार्ग की परिभाषा जैसाकि धारा 2(आर) के एमपीटी अधिनियम में इस प्रकार धारा 1(2)(ए) भारतीय बंदरगाह अधिनियम के साथ पढ़ा जाए जिसमें कहा गया है कि भारतीय बंदरगाह अधिनियम 1908 के विस्तार के अतिरिक्त जैसा कि अन्य रूप में इसके विषय या संदर्भ में प्रकट होता है -</p> <p>(उ) बंदरगाह जो पहली तालिका में वर्णित है। मुंबई बंदरगाह भारतीय बंदरगाह अधिनियम की पहली सुची में विना किसी सीमा के उल्लिखित है। दोनों की संयुक्त व्याख्या में यह स्पष्ट है कि मुंबई बंदरगाह में नौम्य यही और जलमार्ग जो बंदरगाह में भिलते हैं इसमें शामिल हैं।</p>	<p>कथित प्रावधान की एमबीपीटी द्वारा दी गई व्याख्या मूलरूप से गलत है और कानून की व्याख्या के किसी सिद्धांत द्वारा समर्थित नहीं है। एमबीपीटी का अनुरोध आंकलनों की व्याख्या के सिद्धांतों द्वारा समर्थित नहीं है। आगे यह अस्वीकार्य है कि एमबीपीटी का अनुरोध स्वयं ही विरोधाभावी है। बीएफएल क्षेत्र को मेरीन्स द्वारा बंदरगाह प्रवेश मार्ग के रूप में माना गया है और बंदरगाह प्रवेश मार्ग माना गया है तथा एमबीपीटी अधिनियम एवं एवं भारतीय बंदरगाह अधिनियम के अंतर्गत परिभाषित किया गया है। यह अस्वीकार्य है कि बीएफएल क्षेत्र बंदरगाह प्रवेश मार्ग नहीं है। जैसा कि एमबीपीटी अधिनियम 1963 के अंतर्गत परिभाषित किया गया है। इस कारण से जैसा कि आईआईएल द्वारा गलत तर्क दिया गया है। यह आगे अस्वीकार्य है कि एमबीपीटी का तर्क महत्व खो देगा और उसे स्वीकार्य नहीं किया जा सकता कि आईआईएल ने गलती से दावा किया है।</p> <p>को एक सामान्य प्रचलन का अर्थ नहीं दिया जा सकता जब इसे विशेषरूप से अधिनियम में परिभाषित किया गया है। एमबीपीटी के तर्क में मुख्य भासकता है कि वह विभिन्न आरोपित (कथाकथित) दस्तावेजों पर विश्वास कर रही है जिसमें मेरीनर्स ने कथितरूप से बीएफएल को बंदरगाह प्रवेश मार्ग मान रहे हैं। इन उद्देश से परे है कि ऐसे प्रचलन व्यवहार, कानून के</p>	

		<p>विशिष्ट प्रावधानों का उल्लंघन नहीं कर सकते जो बंदरगाह प्रवेश मार्ग को भारतीय बंदरगाह अधिनियम के विशेष संदर्भ में परिभाषित किया है। इस प्रकार यद्यपि यह एमबीपीटी द्वारा बंदरगाह प्रवेश मार्ग के रूप में माना गया है लेकिन इसे बंदरगाह प्रवेश मार्ग के रूप में नहीं माना जा सकता जैसा कि मुख्य बंदरगाह अधिनियम के अंतर्गत परिभाषित किया गया है। जैसा कि भारतीय बंदरगाह अधिनियम एमबीपीटी पर लागू नहीं होता है। एक बार यह पृथक्करण समझ लिया जाता है तो एमबीपीटी का तर्क महत्व खो देता है और इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता है।</p>	
(ग)	<p>वाक्यांश जिसमें भारतीय बंदरगाह अधिनियम लागू है जो एमबीपीटी अधिनियम की धारा 2(आर) की समाप्ति पर घटित होता है जो पारिभाषिक शब्द "बंदरगाह" के अंतिम पूर्ववर्ती का अर्थ सीमित करता है न कि प्रारम्भिक पारिभाषिक शब्द नौगम्य नदी और नहर या जलमार्ग का। व्याख्या माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम व्याख्या सिद्धान्तों के अनुरूप है।</p>	<p>उत्तर दिया गया पैरा स्वरूप से विवादास्पद है जो एमबीपीटी द्वारा लिए गए कदम को न्याय संगत ठहराता है। यह अस्वीकार्य है कि शब्द जिसमें भारतीय "बंदरगाह अधिनियम लागू है" वही केवल बंदरगाह शब्द का अर्थ सीमित करेगा और न कि शब्द नौगम्य नदी और नहर (जलमार्ग)। एमबीपीटी अधिनियम की धारा 2(आर) किसी ऐसी व्याख्या की मांग नहीं करता है जैसे कि कथित धारा की स्पष्ट व्याख्या असंदिग्ध तथा अस्पष्ट है।</p>	<p>एमबीपीटी इसके आगे आईआईएल के अस्वीकृति / विवादों को स्वीकार नहीं करती है जैसा कि कथित पैराग्राफ में माना गया है।</p>
(xiv)	<p>माननीय उच्चतम न्यायालय ने बार कांउसिल एक्ट की धारा 2 लगाया है जिसे पढ़ा जाता है। भारतीय बार कांउसिल अधिनियम 1926, यद्यपि इसमें अन्तर्विट कुछ भी, अधवा अन्य किसी कानून में, जो शर्तों को नियन्त्रित करती है जिसके विषय में कोई व्यक्ति एक उच्च न्यायालय में एक अधिवक्ता के रोल में प्रवेश नहीं करता है उसे भी उच्च न्यायालय में बकालत करने की अनुमति दी जा सकती है। उच्चतम न्यायालय प्रत्येक अधिवक्ता को अधिकार देता है कि वह किसी उच्च न्यायालय में बकालत कर सकता है चाहे वह उस उच्च न्यायालय का अधिवक्ता हो या न हो।</p>	<p>कथित पैरा स्वभाव से विवादी है। निर्णय (बिना उदाहरण के) एमबीपीटी द्वारा उल्लेख करने पर वर्तमान सामले कि परिस्थितिओं एवं तथ्यों पर प्रभाव नहीं पड़ेगा इसलिए प्राधिकरण को बंधनकारी नहीं हो सकता है जैसे एक मीसाल या नजीर।</p>	<p>यह अस्वीकार किया गया है कि एमबीपीटी द्वारा उहत निर्णय का वर्तमान सामले के तथ्य से कोई संबंध नहीं है और कि वह टीएमपी को एक नजीर के रूप में बाध्य नहीं सकती जैसा कि गलती से आईआईएल द्वारा किया गया है।</p>

	न्यायालय ने भासा “दोनों पक्षों की सरक से कामा आने पर शब्द अधिका” के पहले बहुत बहुत बताज की गई, मौन आवस्टेन्टी वलाज में, याचिकाकर्ता ने अपने महत्व पर बल देते हुए उस एडिनिटिव वलाज को दर्शाया है जो शर्त आदि को नियमन करता है। यह भारतीय बार कॉउंसिल अधिनियम शब्द का अर्थ सिमित नहीं करता है जिसे कामा और ढैट से अलग किया गया है। इसलिए उस संपूर्ण अधिनियम को हटा दिया गया है।		
(XV)	परिवर्त में नहर एवं नदियां जो मुंबई बंदरगाह की ओर जाती हैं, को पारिभाषिक शब्द “बंदरगाह प्रवेश” मार्ग में समाहित किया जायेगा और एम्बीपीटी को बंदरगाह सीमा के भीतर पूरा किये गये लाइटरेज आपरेशन के लिए शुल्क वसूलने का अधिकार प्राप्त होगे और बंदरगाह प्रवेश मार्ग के भीतर भी टीएमपी द्वारा ऐसे दरों की अधिसूचना और अनुमोदन की शर्त पर होगा।	यह कहाना असत्य होगा कि पारिभाषिक शब्द (टर्म) बंदरगाह प्रवेश मार्ग में नहर एवं नदियों को भी समिल किया जाएगा जो मुंबई बंदरगाह की ओर जाती है। यद्यपि भारतीय बंदरगाह अधिनियम उनके लिए उपयुक्त नहीं भासा गया है। यह भी असत्य है कि एम्बीपीटी के पास लाइटरेज शुल्क वसूलने का अधिकार होगा जो ऐसी नदियों तथा नहरों की सीमा के भीतर पूरा किए जाएं तैसा कि आरोप लगाया गया है।	पारिभाषिक शब्द बंदरगाह प्रवेश भासा मार्ग में नहर अथवा नदियां शामिल हैं जो मुंबई बंदरगाह की ओर जाती हैं और एम्बीपीटी को लाइटरेज आपरेशन के संबंध शुल्क वसूलने का अधिकार होगा जो इसके भीतर या इसके नदियों और नहरों पर पूरे किए गए होंगे। एम्बीपीटी अधिनियम 1963 के अंतर्गत धारा 2(आर) के अनुसार बंदरगाह प्रवेश मार्ग की पारिभाषित किया गया है। ऐसले संदर्भित बंदरगाह की भारतीय बंदरगाह अधिनियम के अंतर्गत समाहित होना आवश्यक है और संदर्भित नहर अथवा नहरों को ऐसे बंदरगाहों की ओर जाने के लिए पारिभाषिक या विवरण देने की आवश्यकता भारतीय बंदरगाह अधिनियम के अंतर्गत नहीं है। दूसरे शब्दों में भारतीय बंदरगाह अधिनियम के प्रावधान ऐसे नहरों एवं नदियों पर लागू नहीं हैं जो मूल बंदरगाह की ओर जाती हैं।
(XVI)	पारिभाषिक शब्द “बंदरगाह प्रवेश मार्ग” अच्छी तरह से जहाज मंडल में भासका जाता है और इसके लिए अलग से अधिसूचना की आवश्यकता नहीं है।	कोई लोकायार, प्रधा अथवा व्यवहार किसी विशिष्ट वैधानिक प्रावधान को नियम नहीं कर सकता है। अतः एम्बीपीटी अधिनियम ली धारा 2(आर) के प्रावधान किसी कानून लोकायार / प्रधा / भैरवीर्ज के व्यवहार से	एम्बीपीटी ने दाखिला है कि जो उसके अनुरूप में कहा गया है।

		<p>निरस नहीं किया जा सकता है। यह असरपूर्ण है कि ऐसे कानून व्यापारी / लोगोंवाले वर्ष अवधिकारी के दृष्टिकोण से किसी आम अधिकारिया की आवश्यकता नहीं है और कि एम्बेडेटी द्वारा आरोप लगाया गया है।</p>	
(xvii)	पारिभाषिक शब्द "प्रदेश चारा" की मीरीनस्त हैडलूक में परिभाषित किया गया है और कि आलमार्ग जिससे आगम अधिका राजसा बंदरगाह नहर आई थी और आता है। शब्द "लागरगाह" को भी उसी प्रकाशन के उसी पृष्ठ पर परिभाषित किया गया है और उस जालकोन का उचित स्थान ही जो न तो बहुत गहरा और न ही ऊँचा हो और न ही ऐसी विधि में जोखिम में आलगे बात हो जिससे आलयान सुरक्षापूर्वक लोग आलगा रहते रहते।	<p>एम्बेडेटी के अनुरोध स्वीकार्य नहीं है। कानून मीरीनस्त हैडलूक की कोई प्रभागिकता नहीं है और उस पर विवाद नहीं किया जा सकता है।</p>	<p>यह असरपूर्ण किया गया है कि मीरीनस्त हैडलूक की कोई प्रभागिकता नहीं है और इस पर विवाद नहीं किया जा सकता है।</p>
(xviii)	प्रकाशन हैडलैलटी सेलिंग डायरेक्टर्स - वैस्ट कॉस्ट और इण्डिया पाइल्स में ऐक्सेंज लैन्स को मुंबई बंदरगाह के अंतर्गत मीरीनस्त किया है। इस प्रकाशन में ऐक्सेंज लैन्स मुंबई बंदरगाह के बंदरगाह प्रदेश चारा के अंतर्गत मिलता है और इस प्रकाशन मीरीनस्त में माना है।	<p>एम्बेडेटी के अनुरोध स्वीकार्य नहीं है। कानून प्रकाशन की कोई प्रभागिकता नहीं है। इसलिए भरोसा नहीं किया जा सकता है।</p>	<p>यह असरपूर्ण है कि हैडलैलटी सेलिंग डायरेक्टर्स - वैस्ट कॉस्ट और इण्डिया पाइल्स पर एम्बेडेटी के भरोसा नहीं किया है। उसकी कोई प्रभागिकता नहीं है और उस पर भरोसा नहीं किया जा सकता है।</p>
(xix)	<p>किटांश हैडलैलटी थार्ट सेल्स 1487 (मानविक्री) वीर्यक में मुंबई में प्रदेश थार्ट में मुंबई बंदरगाह और प्रदेश चारा के साथ लाइटरेज आपरेशन लैन्स की व्यापार्या गया है। थार्ट में वैकल्पिक ब्रैन्डेजेन्ट सिस्टम की सीमा भी विख्याई गई है। जो एम्बेडेटी द्वारा अनुरोधित है। वह क्षेत्र जहाँ इसपाल उद्योग लि. ने लाइटरेज आपरेशन पूरा किया था की सीमी रेखा में विख्याया गया है यह उचित है कि कानून लैन्स का वह भाग अब मुंबई बंदरगाह की सीमा में है। बांग्लैंड जिन पर माल उतारा गया था उम्हों बंदरगाह के प्रदेश द्वार से निकालकर घरमतर बंदरगाह के प्रदेश द्वार से निकालकर घरमतर बंदरगाह पहुँचाया गया था।</p>	<p>एम्बेडेटी के अनुरोध स्वीकार्य है। आईआईएल निम्नलिखित लाप्ती की जो एम्बेडेटी द्वारा किया गया है का असेक्युरिटी चाहीं जो इसके पूरक नियित अनुरोध में किया गया है।</p> <p>यह दृष्टिसे है कि कानून लैन्स का एक भाग अब मुंबई बंदरगाह की नई सीमा के भीतर है।</p> <p>उपरोक्त विवरण आईआईएल के द्वारे का समर्थन करती है कि ब्रैन्डेजेन्ट का क्षेत्र मुंबई बंदरगाह सीमा के अंतर्गत नहीं था और कि एम्बेडेटी स्वयं स्वीकार करती है कि कानून लैन्स का उस भाग अब मुंबई बंदरगाह की नई सीमा की ओर है।</p>	<p>यह असरपूर्ण है कि ब्रैन्डेजेन्ट की मुंबई बंदरगाह / बंदरगाह प्रदेश चारा की सीमा में नहीं आता है। वहाँन के बाहर आईआईएल ने किसी किसी विरोध के गुरुत्वी का भुगतान कर दिया था। इसके आगे स्थिती के संदर्भ में प्राप्तिगत द्वाराओं के उपरोक्त के संदर्भ में। आईआईएल के बाजे जाल सहित (कानून लाइटरेज आपरेशन के अंश के सम्बन्ध में) एम्बेडेटी के बंदरगाह जल सीमा से होकर इसकी अनुरोध से गुजरते हैं। वर्ष 1994 में आविष्क भुगतान की रस्ते पर जिसमें सभी स्थानों का हिस्सा रु. 15 प्रति टन किया गया था। अब आईआईएल ऐसे गलत इसी की उपरोक्त का अधिकारी नहीं है जो विवाद है जिसमें एम्बेडेटी की ऐसे गुरुत्व</p>

			वसूलने के दारों को चुनौती दी गई है।
(xx)	चार्ट में प्रदर्शित किया गया है कि एक जलयान को मुंबई बंदरगाह में प्रवेश करने के लिए प्रवेश मार्ग से होकर जाने हेतु सुरक्षित मार्गों के अनेक अनुशंसित मार्गों में से एक को चार्ट में चिन्हित किया गया है अथवा एंकरेज से जो मुंबई बंदरगाह प्रवेश मार्ग के भीतर है।	तथ्यों के दृष्टिकोण से उल्लिखित चार्ट की प्रति एमबीपीटी द्वारा आईआईएल को भेजी नहीं गई है। आईआईएल उसकी सत्यता को स्वीकार नहीं करती है अथवा उस संबंध में लगे आरोपों को स्वीकार नहीं करती।	यह अस्वीकार्य है कि एमबीपीटी द्वारा दाखिल किया गया चार्ट आईआईएल को नहीं दिया गया था। किसी भी परिस्थिति में कथित चार्ट वही है जो सभी संबंधित लोगों के पास उपलब्ध हैं। यह एक आंतरिक चार्ट नहीं है जो केवल एमबीपीटी द्वारा कायम रखा गया है।
(xxi)	लाइटरेज आपरेशन पूरा किया गया है जब जलयान बंदरगाह में पहुँचती है जिससे समय तथा लागत की बहत होती है जिससे कि मुख्य जलयान को काफी समय बाहरी एंकरेज पर बंदरगाह में प्रवेश करने के लिए नहीं रखना पड़ता है। अथवा जब मुख्य जलयान को बंदरगाह में प्रवेश करने के लिए पर्याप्त डाफ्ट नहीं। इसलिए लाइटरेज आपरेशन प्राकृतिक रूप से बंदरगाह के प्रवेश मार्ग पर भी पूरा किया जाता है। इससे यह प्रदर्शित होता है कि धरमतर सीमा शुल्क अधिसूचित क्षेत्र मुंबई बंदरगाह के प्रवेश मार्ग की सीमा के भीतर आता है।		
(xxii)	कथित चार्ट मुंबई वेजल ट्राफिक मैनेजमेंट सिस्टम (वीटीएमएस) संचालन क्षेत्र की सीमा को निर्धारित करता है। इस रिपोर्टिंग जोन के भीतर किसी जलयान को आने के लिए मुंबई वीटीएमएस केंद्र से निर्देश क्षेत्र में परिवहन से संबंधित सूचना प्राप्त करने के लिए संपर्क करना पड़ता है तथा जलयान के दूर एवं माल के बारे में विवरण देना पड़ता है। धरमतर सीमा शुल्क अधिसूचित क्षेत्र मुंबई वीटीएमएस संचालन क्षेत्र के भीतर आता है और इस क्षेत्र में आने वाले जलयानों को मुंबई वीटीएमएस केन्द्र से सहायता प्राप्त होती है।	एमबीपीटी के अनुरोध स्वीकार्य नहीं है। यह स्वीकार किया गया है कि जो आरोप लगाए गए हैं में प्रदर्शित होता है कि धरमतर सीमा शुल्क अधिसूचित क्षेत्र (वीएफएल) मुंबई बंदरगाह के प्रवेश मार्ग के अंतर्गत आता है। कथित चार्ट की किसी प्रति की अनुपस्थिति में एमबीपीटी द्वारा भरोसा किया गया है। इस संबंध में किए गए आरोप स्वीकार्य नहीं है। तथापि यह सत्य है कि वीएफएल वीटीएमएस संचालन क्षेत्र के अंतर्गत समाहित है।	आईआईएल ने स्वीकार किया है कि बीएफएल क्षेत्र वीटीएमएस के अंतर्गत समाहित है। आगे आईआईएल से संबंधित मांग ढोने वाले बार्ज बीएफएल क्षेत्र से होते हुए धरमतर बंदरगाह पहुँचते हैं और यहां से वीटीएमएस की सुविधाओं को लाभ उठाया जिसे एमबीपीटी ने प्रदान किया था। चार्ट आईआईएल को भेज दिया गया है।
(xxiii)	केन्द्र सरकार ने एक गजट अधिसूचना द्वारा दिनांक 28 मई 1982 को मुंबई बंदरगाह की सीमा को घोषित कर दिया है। (कथित सीमा को दिनांक 26 अक्टूबर 2006 के एक गजट अधिसूचना द्वारा संशोधित करके बढ़ा दिया गया है।	आईआईएल की क्रेब लीव के संदर्भ में इसका उत्तर पैरा xiii में किया गया है। उसके विषय वस्तु को इसके पैरा के अंश के रूप में पढ़ा जा सकता है। जैसा कि उसे संक्षिप्तता के लिए यह दोहराया नहीं गया है। आगे यह दोहराया	इस पैरा के प्रतिउत्तर की कोई आवश्यकता नहीं है। इसका व्यवहार इसके ऊपर किया गया है।

		<p>गया है कि यद्यपि दि. 26.10.2006 की कल्पित अधिसूचना के बाद भी बीएफएल मुंबई बंदरगाह ठी सीमा का भाग नहीं बना था।</p>	
(xxiv)	(अ) बार्जेज जो माल लदान/उत्तरान जलयानों से धरमतर सीमा शुल्क अधिसूचित क्षेत्र पर एंकर करते हैं क्या वे बीटीएमएस केद्र संर्क करते हैं कि वे अपनी स्थिति बताये, मुंबई बंदरगाह सीमा प्रवेश करने का संभवित समय तथ्य उस समय क्षेत्र में यातायात की स्थिति के बारे में बताये। मुंबई बीटीएमएस अपने संचालन क्षेत्र के भीतर परिवहन का नियंत्रण करती है। बार्जेज जो धरमतर सीमा शुल्क अधिसूचित क्षेत्र को आते-जाते हैं वे मुंबई बंदरगाह सीमा से होकर गुजरते हैं और नौवहन सहायता का लाभ लेते हैं।	<p>एमबीपीटी एंकरेज / बार्जेज / लाइट बार्जेज बंदरगाह शुल्क के रूप में वसूलती है जो वास्तविक सेवाओं को बीएफएल एवं मुंबई बंदरगाह के भीतर उठाते हैं जिसके लिए आईआईएल को बंदरगाह संबंधी शुल्क देने की जिम्मेदारी नहीं है। बीटीएमएस सेवाएं भी बंदरगाह सेवाओं के अंश हैं इसलिए बंदरगाह शुल्क के भाग हैं। अतः एमबीपीटी का आरोप है कि नौसंचालन हेतु सेवाएं और बीटीएमएस द्वारा आईआईएल को प्रदान की गई हैं, का कोई महत्व नहीं है क्योंकि आईआईएल बीएलएफ पर लंगर हालने वाली जलयानों के लिए भी बंदरगाह शुल्क का भुगतान कर रही है। जहाँ तक लाइटरेज शुल्क का संबंध है तो एमबीपीटी द्वारा आईआईएल को बीएलएफ पर कोई सेवा प्रदान नहीं की गई है और भी कि बीएलएफ क्षेत्र एमबीपीटी के अधिकार क्षेत्र में नहीं आता है। इसलिए एमबीपीटी को कोई अधिकार या न्यायाधिकार क्षेत्र आईआईएल से लाइटरेज शुल्क वसूलने के लिए नहीं है क्योंकि आईआईएल ने अपना लाइटरेज आपरेशन बीएफएल पर किया था।</p>	
	(ब) उपरोक्त कथन प्रदर्शित करता है कि एमबीपीटी बंदरगाह एवं नौवहन सहायता संचालन के लिए प्रदान करती है और बार्ज बंदरगाह प्रवेश मार्ग से परिवहन करते हैं। बार्ज के परिवहन के दौरान विभिन्न एंकरेज प्लाइन्ट्स को खाली रखना आवश्यक होता है जिससे कि बार्ज उससे गुजर सके। इसके प्रतिकूल यह तथ्य है कि कोई एंकरेज बार्जों के लिए खाली नहीं रखा जा सकता। बार्जों को स्पष्टरूप से रखना आवश्यक होता है और सुरक्षित दूरी बना कर गुजरना होता है। उन जलयानों से जो एमबीपीटी की एंकरेज पर खड़ी रहती हैं। यदि आवश्यक हुआ तो लंबे रास्ते से	<p>यह स्वीकार्य है कि आईआईएल लाइटरेज शुल्क भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है। उनके दृष्टिकोण में वे बंदरगाह शुल्क का भुगतान कर रहे हैं जैसा कि गलती से आईआईएल द्वारा दावा किया गया है। यह अस्वीकार है कि बीएलएफ क्षेत्र एमबीपीटी के जलीय न्यायाधिकार क्षेत्र में नहीं आता है। यह स्वीकार है कि एमबीपीटी को आईआईएल द्वारा बीएफएल पर लाइटरेज आपरेशन करने के लिए एमबीपीटी को लाइटरेज शुल्क लेने का अधिकार है।</p> <p>यह अस्वीकार किया गया है कि बार्जेज के परिवहन के दौरान विभिन्न एंकरेज प्लाइन्ट्स को खाली रखना आवश्यक होता है जिससे कि बार्ज उससे गुजर सके। इसके प्रतिकूल यह तथ्य है कि कोई एंकरेज बार्जों के लिए खाली नहीं रखा जा सकता। बार्जों को स्पष्टरूप से रखना आवश्यक होता है और सुरक्षित दूरी बना कर गुजरना होता है। उन जलयानों से जो एमबीपीटी की एंकरेज पर खड़ी रहती हैं। यदि आवश्यक हुआ तो लंबे रास्ते से</p>	

		होकर आते हैं।	
(xxv)	उपरोक्त परिसर में एमबीपीटी ने एमपीटी अधिनियम के प्रावधान के अंतर्गत लाइटरेज शुल्क वसूलने का हकदार है।	एमबीपीटी को अनुरोध विलक्षण असत्य हवे अस्वीकार है। एमबीपीटी हो बीएफएल पर लाइटरेज शुल्क वसूलने का कोई अधिकार या न्यायाधिकार क्षेत्र नहीं है।	एमबीपीटी को बीएफएल पर लाइटरेज शुल्क वसूलने का कोई अधिकार या न्यायाधिकार क्षेत्र नहीं है।
(xxvi)	(अ) धारा 48 सेवाओं के लिए दर निर्धारित करने जो बोर्ड द्वारा पूर किये जाते हैं अथवा किसी अन्य व्यक्ति द्वारा अधिवा बंदरगाह के संबंध में या इवेश मार्ग के संबंध में। इसके अंतर्गत बंदरगाह प्रवेश मार्ग अथवा बंदरगाह पर जलयानों के बीच ट्रांसिप्शन आक गुडस शामिल है। जाल उत्तरार्थ एवं शिपिंग ऐसे जलयानों से जलमार्ग को अधिवा किसी राफ से करे, जेट्टी, पियर डॉक, बर्थ इत्यादि में जो बोर्ड के अधिकार में हो या कोई व्याप्त जो बंदरगाह या प्रवेश मार्ग की सीमा के भीतर हो।		
	(इ) धारा 49 शुल्क श्रेणी का निर्धारण बोर्ड द्वारा किया जाता है जो बोर्ड की संपत्ति के उपयोग के लिए होती है वह यह संपत्ति बंदरगाह सीमा के भीतर अथवा बंदरगाह प्रवेश मार्ग कर हो।	एमबीपीटी के अनुरोध तेवल एमपीटी अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों के कार्य क्षेत्र के बर्णन हैं जो एमबीपीटी को आईआईएल से बंदरगाह संबंधी शुल्क वसूलने का अधिकारी नहीं होते हैं।	यह अस्वीकार किया गया है कि एमपीटी अधिनियम के प्रावधान एमबीपीटी को आईआईएल से बंदरगाह संबंधी शुल्क वसूलने का अधिकार नहीं होते।
	(त्रि) एमबीपीटी अधिनियम का उपरोक्त प्रावधान वर्णात्त है कि एमबीपीटी को एमपीटी अधिनियम के अंतर्गत अधिकार है कि बंदरगाह और बंदरगाह प्रवेश मार्ग के प्रयोग के लिए शुल्क वसूल सकती है।	एमबीपीटी के अनुरोध गलत और अस्वीकार है। यह नियांत गलत है कि एमबीपीटी के पास कोई क्षेत्राधिकार अथवा अधिकार शुल्क वसूलने के लिए है जैसा कि आरोप लगाया जाय। एमपीटी अधिनियम एमबीपीटी को अधिकार नहीं देता कि बीएफएल पर लाइटरेज शुल्क वसूला जाय।	यह अस्वीकार किया गया है कि एमबीपीटी को न्यायाधिकार क्षेत्र या अधिकार शुल्क वसूलने के लिए नहीं है। यह स्वीकार्य नहीं है कि एमपीटी अधिनियम एमबीपीटी को अधिकार नहीं देते कि बीएफएल पर लाइटरेज शुल्क की वसूली करे।
(xxvii)	कठित क्षेत्र में संचालन पूरा करने के लिए आईआईएल को एमबीपीटी से अनुमति खोलना आवश्यक है। आईआईएल ने दिनांक 25 नवंबर 1993 को अपने पत्र से अनुमति मांगी थी। एमबीपीटी द्वारा शुल्क भुगतान की शर्त पर अनुमति प्रदान की गई थी जिससे इस्यात उद्योग लि. सहमत थी।	एमबीपीटी के अनुरोध स्वीकार्य नहीं किये गये हैं जैसा कि लगाया गया है। यह अस्वीकार किया गया है कि आईआईएल माल संबंधी शुल्क बीएफएल पर वसूलने के लिए सहमत थी जैसाकि एमबीपीटी ने आरोप लगाया है।	यह स्वीकृत नियांत है कि आईआईएल भुगतान करने हेतु सहमत थी और प्रारंभ से एमबीपीटी को माल संबंधित शुल्क लाइटरेज आपरेशन के पूरा होने पर आईआईएल द्वारा बीएफएल क्षेत्र में दिया गया था। आगे, एमबीपीटी ने आईआईएल द्वारा इसमें इनकार करने को स्वीकार नहीं किया है।
(xxviii)	(अ) एक अधिनियम के अंतर्गत शुल्क वसूलने का प्रावधान अथवा नियम का इस अधिकार पर छुनौती नहीं दी जा		

	<p>सकती कि कोई तर्क संगत संबंध फीस वसूली और संपूर्ण उद्योग को दी गई सेवाओं के बीच नहीं है। माननीय उच्चतम न्यायालय ने कपड़ा समिति द्वारा शुल्क वसूली का व्यवहार करते समय माना है।</p> <p>“जब शुल्क की संपूर्ण कार्रवाई टेक्सटाइल कमीटी द्वारा ली गई विभिन्न योजनाओं में वित्तीय सहायता का उपयोग किया गया है जैसाकि सभी टेक्सटाइलों का निरीक्षण के साथ-साथ मैनमेड फ़ाइबर तथा टेक्सटाइल मशीनरी भी शामिल है; ऐसे में सभी आवेदनकर्ता यह नहीं कह सकते हैं कि शुल्क दूसरी एवं</p> <p>प्रदान की गई सेवाओं के बीच कोई तर्क संगत और पर्याप्त सह संबंध नहीं था।</p>	
(ब)	<p>(ब) प्रत्यक्ष अथवा सेवाओं का विशेष लाभ आवश्यक नहीं है, शुल्क की वसूली को सिद्ध करने के लिए सामान्य लाभ ही पर्याप्त है।</p>	<p>यह असत्य है कि शुल्क वसूली के लिए प्रावधान को चुनौती नहीं दी जा सकती जैसाकि आरोप लगाया गया है। एम्बीपीटी द्वारा उत्तिखित निर्णय दिना उसके हवाला दिए, सिय से असम्भद्ध है और वर्तमान भावले की परिस्थितियों से असम्भद्ध है और इसलिए मिसाल के रूप में नहीं माना जा सकता है जिसका इस अंतिम दिवस प्राधिकरण के कानून पर बैठकनकारी प्रभाव नहीं है। इसके अतिरिक्त किसी वैधानिक भंडल के किसी अधिनियम को सदा चुनौती दिया जा सकता है। यदि वह स्वेच्छाचारी, पक्षपातपूर्ण हो और अपनी शक्तियों के प्रयोग में निष्पक्ष न हो। एम्बीपीटी ने गलत ढंग से और पक्षपातपूर्ण ढंग से आईआईएल के साथ व्यवहार किया जो अन्य वल्क यूजर्स जैसे रिलायंस से अलग था जिससे ऐसी समान परिस्थिति में ऐसे शुल्क नहीं वसूल रही थी। एम्बीटी द्वारा वसूले गये शुल्क अत्यधिक, सच्चिदापूर्ण, अनुचित एवं पक्षपातपूर्ण हैं।</p>
(स)	<p>(स) दी गई सेवाओं की लागत के साथ वसूली गई शुल्क का कोई दुरावश्यक संतुलन बनाने की आवश्यकता नहीं है। माननीय उच्चतम न्यायालय ने माना है कि</p> <p>“इस न्यायालय के हाल ही के विभिन्न नियन्यों से यह अच्छी तरह स्थापित किया है परम्परागत धारणा एक शुल्क के तर्वाड़ प्रो क्यो एक अडरगोइंग ट्रासफारमिशन है और कि यद्यपि शुल्क का संबंध दी गई सेवा के साथ होना चाहिए अथवा लाभ प्रदान किया गया हो, ऐसा संबंध प्रत्यक्ष होना आवश्यक नहीं है, केवल आकस्मिक संबंध भी पर्याप्त है। यह सिद्ध करना आवश्यक नहीं है कि जो कोई शुल्क देता है उसे प्रदान की गई सेवाओं का प्रत्यक्ष लाभ प्राप्त करता है जिसके लिए शुल्क दिया गया है। यदि कोई भुगतान करने के लिए जिम्मेदार है वह शुल्क वसूलने वाले प्राधिकरण से सामान्य लाभ प्राप्त करता है सेवा का तत्व शुल्क वसूलने के लिए आवश्यक है। यह आवश्यक नहीं है कि</p>	

	भुगतान के लिए जिम्मेदार व्यक्ति को कोई विशेष लाभ अथवा शुल्क भुगतान के लिए फायदा मिल रहा हो।		
	(ड) माननीय उच्च न्यायालय ने माना कि शुल्क वसूलने के लिए किसी विधायिका का अधिकार तथ्य की शर्त पर है कि "बाई एण्ड लार्ज" लंबीड प्रो क्यों दी गई सेवाओं के लिए है। यद्यपि, शुल्क तथा दी गई सेवाओं के बीच सहसंबंध अथवा संभावित एक समान है न कि एक गणीतीय यथार्थता। सबसे आवश्यक तथ्य है कि "तर्कपूर्ण संबंध" शुल्क वसूलने और दी गई सेवाओं के बीच होनी चाहिए।		
	(इ) परिसर में टीएमपी विचार कर सकती है कि एमबीपीटी को एमपीटी अधिनियम के प्रावधान के अंतर्गत लाइटरेज शुल्क वसूलने का अधिकार है।	एमपीटी अधिनियम के अंतर्गत लाइटरेज शुल्क वसूलना एमबीपीटी के न्यायाधिकार या अधिकार क्षेत्र में नहीं है।	यह अस्वीकार किया गया है कि एमबीपीटी को कोई न्यायाधिकार क्षेत्र या अधिकार लाइटरेज शुल्क वसूलने के लिए एमपीटी अधिनियम के अंतर्गत नहीं है।
(xxix)	(अ) दोनों पक्षों के बीच एक वैध तथा वैधानिक अनुबंध है। आईआईएल ने अपने पत्र दिनांक 25 नवंबर 1993 द्वारा निवेदन अनुमति प्राप्त करके अपने जलयान का लाइटरेज आपरेशन बंदरगाह प्रवेश मार्ग में करने के लिए किया था। एमबीपीटी ने उसके लिए अनुमति शुल्क भुगतान रु.15 प्रति टन के हिसाब से किया था। कथित लाइटरेज आपरेशन में बंदरगाह प्रवेश मार्ग सीमा पर निर्माण/इरेक्टिंग और पियर स्थायीकरण शामिल था। आईआईएल ने मेसर्स एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित नियम एवं शर्तों को स्वीकार किया था।	यह स्वीकार्य है कि पक्षों के बीच कोई वैध वैधानिक अनुबंध था जैसाकि एमबीपीटी द्वारा आरोप लगाया गया है। यह भी अस्वीकार्य है कि आईआईएल ने एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित नियम एवं शर्तों को स्वीकार किया था। वहाँ ऐसी कोई कानूनी रुकावट नहीं हो सकती है जैसाकि एमबीपीटी द्वारा आईआईएल के विरुद्ध आरोप लगाया गया है। कानून के विरुद्ध आरोप लगाया गया है। कानून के विरुद्ध कोई कानूनी रुकावट नहीं हो सकती है और एमबीपीटी वसूल नहीं सकती तथा लाइटरेज आपरेशन के लिए उस क्षेत्र में जो उसके समुद्री क्षेत्र से बाहर है और उसे हक नहीं है।	एमबीपीटी एवं आईआईएल के बीच एक कानूनी तथा वैध अनुबंध लाइटरेज शुल्क वसूली के लिए है। यह भी एक स्वीकार तथ्य है कि आईआईएल ने एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित नियम एवं शर्तों को स्वीकार किया था। जैसा कि दोनों पक्षों के बीच एक बंधनकारी अनुबंध है। ऐसी कानूनी रुकावट का सिद्धांत लागू होगा और आईआईएल को अस्वीकार करने का अधिकार नहीं होगा कि वह कथित शुल्क का भुगतान न करे। एमबीपीटी आगे आईआईएल द्वारा इसमें किए गए अस्वीकृति को स्वीकार नहीं करती है।
	(ब) एमबीपीटी के दृष्टिकोण से इस्पात उद्योग ति. के निवेदन को स्वीकार करना तथा इस्पात उद्योग ति. का एमबीपीटी द्वारा लिखित नियम एवं शर्तों को स्वीकार करके भुगतान करना, एक वैध एवं कानूनी रूप से बंधनकारी अनुबंध दोनों पक्षों के बीच मौजूद प्रमाणित करता है।	--	--
	(स) कोई व्यक्ति जानबूझकर एक अनुबंध को स्वीकार करता है और ऐसे अनुबंध के बंधनकारी प्रभाव को इनकार करने से रोक दिया जाता है।	यह स्वीकार नहीं किया गया है कि दिनांक 02 जून 1999 का	एमबीपीटी दोहराती है तथा अपने पुरक लिखित अनुरोध में
(xxx)	दिनांक 02 जून 1999 को खंडनीय आदेश टीएमपी द्वारा प्राकृतिक न्याय		

	<p>सिद्धांत के उल्लंघन में पास किया गया था। इसमें परिणाम स्वरूप एक निर्णीत अनुबंध जिसमें पक्षों ने विचार विनिमय किया जैसाकि भारतीय अनुबंध अधिनियम 1872 के अधीन आवश्यक है, को निरस्त कर दिया गया।</p>	<p>इस प्राधिकरण द्वारा परित आदेश प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का उल्लंघन है अथवा यह अन्य रूप से निर्णीत अनुबंध को अस्वीकार करता है जैसकि आरोप है।</p>	<p>कहीं गई बातों को पुनः दोहराती है और आईआईएल के दावे को स्वीकार नहीं करती है जो इसमें प्रतिकूल तथा असंगत है।</p>
(xxxi)	<p>भारत सरकार ने मुंबई बंदरगाह की सीमा के विस्तार को अपने अधिसूचना सं.5221 द्वारा दिनांक 26.10.2006 को अधिसूचित किया है। इस विस्तार से बंदरगाह सीमा उस क्षेत्र भाग कि जहाँ लाइटरेज आपरेशन पूरा किया गया था, को संशोधित बंदरगाह सीमा में शामिल किया गया है।</p>	<p>यद्यपि दिनांक 26.10.2006 के गजट अधिसूचना के बाद जिससे मुंबई बंदरगाह की क्षेत्रीय सीमा का विस्तार किया था, में अपनी स्वीकृति में (यद्यपि स्वीकार्य नहीं) केवल बीएलएल का एक भाग ही मुंबई बंदरगाह की क्षेत्रीय सीमा के भीतर लाया गया था। इस प्रकार अपनी स्वयं की बहस में एमबीपीटी आईआईएल के स्टैड को स्वीकार करती है कि प्रासंगिक समय पर बीएलएल मुंबई बंदरगाह की सीमा के भीतर नहीं था।</p>	<p>यह अस्वीकार है कि 26.10.2006 से पहले बीएलएल क्षेत्र बंदरगाह सीमा के भीतर नहीं था अथवा बंदरगाह प्रवेश मार्ग के पास जैसाकि आईआईएल ने दावा किया है इस संबंध में यह उल्लेख करना आवश्यक है कि सच्चाई बताते हुए बीएलएल स्थान पहले मुंबई बंदरगाह की सीमा (26.10.2006 से पहले) और जैसाकि कथित एम्बिरेलिटी चार्ट से देखा जा सकता है जिसमें उसे बंदरगाह सीमा के अंग के रूप में बताया गया है।</p>
(xxxii)	<p>दिनांक 02.6.1999 के टीएमपीके आदेश में यह देखा गया है कि रु.15 प्रति टन की दर न्यायोचित है और दर अनुमोदन से साथ कानूनी कमज़ोरी झेलनी पड़ेगी।</p>	<p>आईआईएल की अनुमति याचिका प्राधिकरण को संदर्भ तथा दिनांक 02.6.1999 के आदेश पर भरोसा करना इसके सही विषय क्षेत्र एवं आदात के लिए जब और जहाँ आवश्यक होगा माना था।</p>	
(xxxiii)	<p>टीएमपी से निवेदन किया गया है कि इस समले में हमारे पहले के अनुरोध तथा दस्तावेजों पर विचार करें और उपरोक्त अनुपूरक में निम्नलिखित शामिल हैं :</p> <p>(अ) बंदरगाह सीमा के बाहरी क्षेत्र के लिए टेरिफ का निर्धारण हो सकता है लेकिन बंदरगाह प्रवेश मार्ग पर एमपीटी अधिनियम 1963 के अंतर्गत हो सकता है।</p> <p>(ब) वहाँ एक निर्णीत अनुबंध आईआईएल के साथ मौजूद है और वहाँ अन्य समान सत्ता के साथ आचरण के आधार पर अनुबंध निर्णय किया गया है।</p> <p>(स) इन अनुबंधों में आवश्यक संघटक भारतीय अनुबंध अधिनियम 1872 के अंतर्गत मौजूद है जैसे प्रस्ताव, स्वीकृति और विचार विनिमय इत्यादि।</p>	<p>एमबीपीटी का अनुरोध-गलत एवं अस्वीकृत हैं जो एमबीपीटी द्वारा पेश किये गये अनुरोध में कहीं गई हैं और कथित अस्वीकृति को स्वीकार नहीं किया गया है।</p>	
	<p>(अ) यह अस्वीकार है कि कोई शुल्क पोर्ट सीमा के बाहर क्षेत्र के लिए निश्चित किया जा सकता है परन्तु पोर्ट को अनुरोध एमपीटी अधिनियम के अंतर्गत हो। यह निवेदन किया जाता है कि ऐसा प्रवेश विशेष क्षेत्र के निर्दिष्ट लोकाचार पर आधारित हो। जैसे कि बंदरगाह के लिए प्रवेश मार्ग, किसी विशिष्ट वैधानिक प्रावधान का उल्लंघन नहीं कर सकता है जिसमें सुनिश्चित शर्त है कि केवल उन नदियों एवं नौगम्य नहरों को प्रवेश मार्ग के रूप में</p>	<p>कथित पैराग्राफ के विषय भाग अस्वीकृत हैं जो एमबीपीटी द्वारा पेश किये गये अनुरोध में कहीं गई हैं और कथित अस्वीकृति को स्वीकार नहीं किया गया है।</p>	<p>एमबीपीटी द्वारा इसमें स्पष्टरूप से स्वीकार्य जो कुछ भी कहा गया है को</p>

द) वर्ष 1994 में दर रु.15 प्रति टन था और वही दर 15 वर्ष बाद भी कायम रखा गया है। इसके आगे दर की तर्क संगति को सही सिद्ध किया गया है।

य) टीएमपी स्वयं ही दोबारा कहा है कि रु.15 की दर न्यायोचित है तथा विषय न्यायाधिकार क्षेत्र तक सिमित है।

र) वही बीएफएल पर किये गये संचालन को बंदरगाह सीमा क्षेत्र के भीतर माना जाए, इसके आगे निर्णीत अनुबंध के तथ्य बंदरगाह प्रवेश मार्ग के साक्ष्य जो प्रस्तुत किए रहे, को उचित संगणना माना जा सकता है।

ल) प्राकृतिक न्याय के सिद्धांत का विस्तार किया जा सकता है।

व) टीएमपी से निवेदन किया गया है कि कार्यों संबंधी शुल्क के रूप में रु.15 प्रति टन टेरिफ का अनुभोदन करें जो लाइअरेज आपरेशन के लिए बीएफएल क्षेत्र पर बंदरगाह सीमा के बाहर लेकिन बंदरगाह प्रवेश मार्ग पर हो।

माना जा सकता है जो बंदरगाह की ओर जाती है जिस पर भारतीय बंदरगाह अधिनियम लागू होता है। यहां एमबीपीटी अधिनियम की धारा 2(आर) को समझने में कोई अस्पष्टता नहीं है। इसलिए वहां किसी व्याख्या की आवश्यकता नहीं है। जैसा कि एमबीपीटी द्वारा सुझाया गया है।

ब) यह इनकार किया गया है कि कभी एमबीपीटी तथा आईआईएल के बीच निर्णीत अनुबंध तथा जैसा कि आरोप लगाया गया है। कोई शर्त, प्रस्ताव एवं रवीकृति के संबंध में, भिटींग आफ माइंड तथा आईआईएल की स्वतंत्र इच्छा की अभिव्यक्ति नहीं हुई थी। इसलिए आईआईएल तथा एमबीपीटी के बीच, कभी कोई निर्णीत अनुबंध नहीं हुआ था। संपूर्ण बहस असत्य अनुपानों पर आधारित है और इस पर आगे विचार करने की आवश्यकता नहीं है।

स) यह इनकार किया गया है कि रु.15 प्रति टन की दर जो 1994 में वसूली गई थी न्याय संगत एवं उचित है। यह पेश किया गया है कि एमबीपीटी द्वारा अपने अधिकारों का पक्षपातपूर्ण तथा निरंकुश प्रयोग किया गया है।

द) यह इनकार किया गया है कि बीएफएल पर किया गया संचालन बंदरगाह सीमा के भीतर /बंदरगाह प्रवेश मार्ग की भीतर है जैसा कि एमबीपीटी द्वारा आरोप लगाया गया है।

य) यह इनकार किया गया है कि प्राकृतिक न्याय के सिद्धांत का अनुसरण करना आवश्यक है जब स्वायत वैथानिक प्रावधानों को लागू किया जा रहा हो। यह पेश किया गया है कि प्राकृतिक न्याय के सिद्धांत का अनुपालन सभी पक्षों के अनुकूल प्रथाओं एवं प्रक्रियाओं के मामले में होना चाहिए।

र) एमबीपीटी ने स्वयं स्वीकार किया है कि बीएफएल, प्रासंगिक

छोड़कर, प्रत्येक आरोप / दावा जो आईआईएल द्वारा किया गया है जो एमबीपीटी के प्रस्ताव / अनुरोध के प्रतिकूल एवं असंगत हैं और उसमें एमबीपीटी द्वारा जो कुछ भी दावा किया गया है वह विशेष रूप से बांधा डालने के लिए किया गया है और वह पूर्णरूप से स्वीकार्य नहीं है।

समय में सुबई बंदरगाह की जलीय सीमा के भीतर कभी नहीं था। निर्णीत अनुबंध के संबंध में आरोप तथा बीएफएल सुबई बंदरगाह सीमा के भीतर है पर अब विचार करने की आवश्यकता नहीं है।

ल) दोनों संकल्प सं.टीआर123 दि.08-3-1994 तथा संकल्प सं.50 दि.24-2-1998 जिसपर कथित मांग एमबीपीटी द्वारा की गई है। उस पर केन्द्र सरकार द्वारा कोई अनुमति नहीं दी गई थी और नहीं दी गई है तथा वह सरकारी तौर पर गजट नहीं किया गया है। जैसा कि इसके संशोधन से पहले मुख्य बंदरगाह अधिनियम 1963 की धारा 52 के अंतर्गत गजट करना आवश्यक है और इसके आगे, कथित धारा 1997 की एक संशोधन अधिनियम 15 द्वारा छोड़ दिया गया है तथा प्राधिकरण के पास 25-3-1997 से मुख्य बंदरगाह के लिए टेरिफ प्राधिकरण का अधिकार है। उपरोक्त तक के दृष्टिकोण से मांग पत्र नि.09-11-1998 निरस्त करने के योग्य है।

व) उपरोक्त के दृष्टिकोण से, एमबीपीटी की कार्रवाई दावा / मांग बंदरगाह संबंधी शुल्कों के लिए अन्य रूप में भी अवैध, निरर्थक और निष्पक्षता, समानता एवं प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों के प्रतिकूल है।

स) इसलिए विनाश निवेदन है कि माननीय प्राधिकरण कृपा करके टेरिफ मांग को निरस्त कर दें।

रु.15 प्रति टन कार्गों संबंधी शुल्क वसूली जो बीएफएल पर परिचालित किया गया था के लिए एमबीपीटी द्वारा अपने पूरक लिखित अनुरोध में किया गया है जैसाकि उसपर विचार करने की आवश्यकता नहीं है और उसे निरस्त करना न्याय संगत है। यह निवेदन किया गया है कि आईआईएल द्वारा की गई याचना में इसके पहले इसकी बहस को

इन कारणों में, एमबीपीटी प्रार्थना करती है कि:

(i). माननीय प्राधिकरण, बीएफएल क्षेत्र में आईआईएल द्वारा कराए जाने वाले लाइटरेज आपरेशन पर पूर्वकथित प्रभार वसूल ने की एमबीपीटी की याचना तथा एमबीपीटी द्वारा दिनांक ०८.०३.१९९३ को पारित संकल्प सं १२३ के प्रावधानों के मुताबिक सुबई पत्तन क्षेत्र में समान के ट्रांसिट पर आईआईएल द्वारा जताए गए विरोध को अस्वीकार करें।

(ii).

		स्वीकार किया जा सकता है और एमबीपीटी द्वारा शुल्क की वसूली अतर्कासंगत तथा कानून के निष्प्रभाव होने के कारण निरस्त करने योग्य है और एमबीपीटी को निर्देश दिया जाए कि वह आईआईएल द्वारा भुगतान की गई राशि को व्याज सहित विरोध स्वरूप वापस करे।	
--	--	---	--

5.3. आईआईएल ने एमबीपीटी के उत्तर में अपने प्रतिपादन दिनांक १ अगस्त २०१० में जावब दिया कि एमबीपीटी का उत्तर कुछ निखित नए तथ्यों ओर निवेदनों को पहली बार प्रकट करता है। आईआईएल ने अपने प्रतिपादन में कहा है कि एमबीपीटी के उत्तर के पैराग्राफ में किए गए इनकार एमबीपीटी की जानकारी में छूठे हैं और कहा है कि आईआईएल दोहराता है, पुष्टि करता है और पुनः कहता है कि उसके प्रतिपादन में जो भी कहा गया है और सभी आरोपों से इसकार किया गया है जो असंगत हैं तथा / प्रतिकूल हैं जो उसमें बताया गया है। एमबीपीटी के प्रस्ताव को रद्द करने का अनुरोध किया गया है और आईआईएल द्वारा भुगतान की गई राशि जो विरोध के अन्तर्गत की गई थी उसे व्याज के साथ वापस किया जाए ऐसे दर पर जैसाकि यह प्राधिकरण उचित मानता है।

5.4 एमबीपीटी के अद्यतन प्रस्ताव के उत्तर में आईआई के अन्य निवेदनों की तुलनात्मक स्थिति तथा आईआईएल के निवेदनों पर एमबीपीटी के उत्तर नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	एमबीपीटी के अद्यतन प्रस्ताव के प्रतिउत्तर में आईआईएल द्वारा किये गये अन्य अनुरोध	आईआईएल के अनुरोध के विरुद्ध एमबीपीटी का रिजवाइंडर
(i)	(क). आईआईएल की सामग्री जलयान (मुख्य जलयान) द्वारा पहुँचती है जिसे बीएफएल (मुंबई प्लॉटिंग लाइट) के बाहरी क्षेत्र में लंगर डाला जाता है जो एक एमबीपीटी के न्यायाधिकार क्षेत्र एवं जल सीमा के बाहर था। इस प्रकार कार्गो मुख्य जलयान से बार्जों पर ट्रांसशिप किया जाता और आईआईएल के कार्गो के साथ कथित बार्ज धरमतर जेटटी की तरफ जाते हैं एमबीपीटी के क्षेत्रीय सीमाओं के अंतर्गत प्राकृतिक जल अवरोही से गुजरते हैं जो इसके भौगोलिक कारण से है लेकिन ऐसी स्थिति एमबीपीटी को यह अधिकार नहीं दे देती है कि वह सामान्य कारण से आईआईएल को कार्गो से संबंधित शुल्कों के लिए उससे वसूली करे जैसाकि उनकी सीमाएं कार्गो / पोतों के नौकान्तरण के लिए प्रयुक्त नहीं हो रही हैं और किसी भी हाल में एमबीपीटी द्वारा कोई भी सेवा प्रदान नहीं की गई है।	आईआईएल का दावा कि इसके जलयान एमबीपीटी बंदरगाह न्यायाधिकार क्षेत्र तथा जलीय सीमा के बाहर बीएफएल पर लंगर डालकर किया गया था और कि एमबीपीटी लाइटरेज आपरेशन के संबंध में शुल्क वसूलना चाहती है जो बीएफएल क्षेत्र के बाहर किया गया था। वह दिग्भ्रामित करने के लिए है। दिनांक 03 अक्टूबर 1994 के सीमा शुल्क प्राधिकरण द्वारा जारी अधिसूचना के अनुसार आईआईएल को कथित बीएफएल क्षेत्र पर लाइटरेज आपरेशन करने के लिए अपने मुख्य जलयान को लंगर डालना आवश्यक था। बीएफएल क्षेत्र मुंबई हाई सी में 4 मील की परिधि में है और इसकी सीमा जो आईआईएल के लिए अनुमोदित स्थान है जहाँ आईआईएल अपने मुख्य जलयान को लंगर डालकर लाइटरेज आपरेशन किया था और अब बीएफएल क्षेत्र का मुख्य अंश मुंबई बंदरगाह सीमा के भीतर आता है। लाइटरेज आपरेशन। इसलिए यह स्पष्ट है कि कथित लाइटरेज आपरेशन के उद्देश्य के लिए

		<p>कथित अधिसूचना के अनुसार आईआईएल के पोत केवल बीएफएल क्षेत्र में लंगर हालने के लिए हैं। कथित लाइटरएज आपरेशन के उद्देश्य के लिए आईआईएल के बड़े पोतों के बीएफएल क्षेत्र में लंगर हालने के सम्बन्ध में एमबीपीटी द्वारा अनुरक्षित उपलब्ध समसामयिक रेकार्ड्स से भी आईआईएल के कथित विवाद सुठे साखित होते हैं। इस संबन्ध में एमबीपीटी प्रधिकरण से अभिलाषा वर्तता है कि वह एमबीपीटी के कथित समकालीन रेकार्ड्स को देखें और उन पर विश्वास करें जब वे प्रस्तुत किए गए थे। यह भी विचारणीय है कि आईआईएल द्वारा यह स्वीकार किया गया है कि कार्गो को बड़े पोत से बाज़ों पर नौकान्तरित किया गया है और ऐसे बार्ज एमबीपीटी के क्षेत्रीय सीमाओं से होकर गुजरते हैं। आईआईएल के बाज़ों को एमबीपीटी द्वारा प्रदान की गई सेवाएं तथा उनकी सीमाओं के अंतर्गत आने वाले क्षेत्रों के संबन्ध में बीटीएमएस सेवाएं या एमबीपीटी द्वारा दाखिल अपील में सूचीबद्ध व्यौरे शामिल हैं। कथित बीटीएमएस सेवा के द्विना बाज़ों की नौगम्यता बहुत कठिन होगी। एमबीपीटी द्वारा प्रदान की गई सेवाओं से प्रचालनीय क्षेत्र में संपूर्ण यातायात की मानीटरिंग की गई, पोत को यातायात के विवर में सलाह दी गई और उन्य पोतों के साथ अति निकटता के मामले में किए जाने वाले आवश्यक उपाय की जानकारी दी गई। एमबीपीटी बाज़ों के प्रचालन के लिए पोर्ट हैं जो एमबीपीटी की पोर्ट सीमाओं से पारगमन करते हैं। बाज़ों के पारगमन के दौरान बहुत से लंगर स्थानों को खाली रखने की आवश्यकता होती है जहाँ से वे गुजरते हैं और कार्य एमबीपीटी द्वारा किया जाता है। ये तथ्य स्पष्ट रूप से प्रमाणित करते हैं कि आईआईएल के बाज़ों के लिए यह संभव नहीं होगा कि वे एमबीपीटी द्वारा प्रदान की गई सेवाओं का उपयोग किए और सहायता लिए द्विना पोर्ट प्रेवश मार्ग से ब्रबंध/नौगम्य कर सकें। ऐसी स्थिति में निवेदन है कि आईआरएल का विवाद कि एमबीपीटी का सीमा का प्रयोग कार्गो/पोतों के नौकान्तरण के नहीं किया गया और एमबीपीटी द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की गई पूर्णतः असत्य है और उससे इनकार किया जाता है।</p>
	(ख) यदि आईआईएल ने पोर्ट और पोत संबंधी शुल्कों का भुगतान किया है तो वह विरोध के अंतर्गत किया है और हम रु.3,14,02,857/-	आईआईएल का यह कहना कि कोर्ट और पोत संबंधी शुल्कों का भुगतान विरोध के अंतर्गत की गई थी झूठ और बहकावे वाली है और

की जमा राशि की वापसी के लिए दृढ़ता से कार्रवाई कर रहे हैं। तथापि, उपरोक्त राशि के वापसी की हमारी मांग माननीय टीएमपी के आदेश के अनुसार होगी। यह पुनः दावे के साथ कहा जा रहा है कि बाहर किए गए आपरेशन के कार्गो संबंधी शुल्क के भुगतान हेतु आईआईएल मजबूर नहीं हैं जैसा ताकि एमबीपीटी द्वारा 29.09.1998 के पूर्व एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5-6-1998 द्वारा मांग किया था कि आईआईएल बास्बे फ्लोटिंग लाइट्स(बीएफएल) पर संचालित कार्गो का ब्यौरा प्रस्तुत करे जो यह दशाने के प्रस्तुत किए गए थे कि उनकी मांग उनके आपरेशन के बाहर की गई थी। आईआईएल ने पहले ही प्राधिकारी की वैधता और मान्यता को घुनौती दी है जो अंदर और बाहर किए गए आपरेशन के संबंध में कार्गो से संबंधित शुल्कों की उगाही से हैं और उनकी मांग के अनुसार दरों/शुल्कों की बुद्धिसंब्रता से है जो वैधानिक तौर पर असंगत, अरक्षणीय है तथा अभी भी अस्वीकृत और विवादित है।

इससे इनकार किया जाता है। रेकार्ड में उपलब्ध सामग्री और नीचे दिए गए रेकार्ड आईआईएल के कथित विवाद को पूरी तरह छूठलाते हैं।

(i) प्रार्थनापत्र / पत्र दिनांक 25-11-1993 जो आईआईएल द्वारा एमबीपीटी को लिखे गए थे जिसमें बीएफएल क्षेत्र में कथित आपरेशनों के लिए अनुमति मांगी गई थी।

(ii). एमबीपीटी का संकल्प दिनांक 08-3-1994 जिसके द्वारा कार्गो के पारगमन के लिए अनुमति प्रदान की गई थी (कथित लाइटरएज आपरेशनों के हिस्से के रूप में) जो रु.15 प्रति टन के सभी शुल्कों के साथ भुगतान पर था। मुंबई पोर्ट की सीमाओं।

(iii) एमबीपीटी का पत्र दि. 15-10-1994 यह स्पष्ट करते हुए कि आईआईएल कथित शुल्कों के भुगतान के लिए वाध्य होगा।

IV) आईआईएल का पत्र दि. 24-10-1994 जिसमें आईआईएल ने एमबीपीटी से अनुमति प्राप्त करने के लिए कथित शुल्कों के समक्ष रु.5,00,000/- का आरंभिक भुगतान किया।

(एमबीपीटी प्रत्येक प्रार्थन पत्र की प्रति प्रस्तुत की है। आईआईएल का एमबीपीटी को पत्र दि. 25-11-1993, एमबीपीटी का संकल्प दि. 08-3-1994, एमबीपीटी का पत्र दि. 15-10-1994 और आईआईएल का पत्र दि. 15-10-1994)

उपरोक्त कथित तथ्यों से यह स्पष्ट है कि:

(i) एमबीपीटी और आईआईएल के बीच एक निर्णीत करार थं जिसके अंतर्गत आईआईएल रु.15 प्रति टन के दर से शुल्क के भुगतान हेतु सहमत था जो मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमाओं से कथित लाइटरएज आपरेशनों पर कार्गो से लदे हुए बाजें के पारगमन के लिए था।

(ii) आईआईएल ने प्रारंभ में बिना किसी विरोध के रु.15 के कथित शुल्क का भुगतान किया। ऐसी परिस्थितियों में आईआईएल एमबीपीटी को रु.15 प्रति टन के कथित शुल्कों का भुगतान करने के लिए दायर्य और उत्तरदायी है।

एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 05-6-1998 द्वारा उगाही की जाने वाली शुल्कों की गणना करने के उद्देश्य से बीएफएल पर संचालित कार्गो के ब्यौरे देने के लिए आईआईएल से कहा। तो भी, बीएफएल पर संचालित कार्गो

	(ग) मांग पत्र दिनांक 09-11-1988 जो चूनौड़ी के अंतर्गत है मैरकानूनी, अवैद्य, शुल्क से ही अवैद्य और प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963 के अधिकार के परे है। संकल्प क्र.टीआर123 दिनांक 8/3/1994 और क्र.50 दिनांक 24-2-1998 भी मैरकानूनी, अवैद्य तथा व्यर्थ है एवं प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963 के अधिकार क्षेत्र से परे है तथा कानून के द्वारा याने वाले द्वारा यह से यह उच्च नहीं लगाया जाना चाहिए कि एम्बीपीटी के अधिकार में नहीं आने वाले आपरेशनों के संबंध में एम्बीपीटी द्वारा मांग ली गई है। इससे भी इनकार किया जाता है कि एम्बीपीटी शुल्क ली गई मांग असंगत या अवैद्य है और उसकी अपरेय लगाया गया है। एम्बीपीटी और आईआईएल के बीच एक बंधनकाली करार था। आईआईएल ने एम्बीपीटी द्वारा अनुच्छेद 5 नियम व शर्तों को स्वीकार किया था उनकी शुल्कान के रूप में सहमति दिया था। उनकी विवित उपरोक्त लोट आईआईएल और एम्बीपीटी के बीच हुए दो और बंधनकाली करार का हिस्सा है, आईआईएल व्यव्य और उत्तराधी रै बंधिदात्मक विवित का समान करने के लिए और एम्बीपीटी जो कठित शुल्कों का शुल्कान करने के लिए। एम्बीपीटी और आईआईएल के बीच हुए कठित करार की कैसला की ओर्धे करने का क्षेत्राधिकार टीएटमी के पास नहीं हो सकता है या कठित करार के अंतर्गत यहाँ के बीच परस्पर बाध्यता हो सकती है। टीएटमी के पास शक्ति है कि वह दरों का मान निर्धारित करे, अनुच्छेद 48 एवं 49 के प्रावधानों के अंतर्गत उत्तिलिपि सेवाओं के लिए नियम व शर्त निर्धारित करे और कठित अनुच्छेद टीएटमी को कोई शक्ति प्रदान नहीं करता कि वह (क) ऐसे सामान्य दरों के मान निर्धारित करे, और पूर्वप्रभावी शर्त लागू करे (ख) एम्पीटी अधिनियम के अनुच्छेद 33 के अंतर्गत एम्बीपीटी की शक्तियों का प्रयोग करते हुए एम्बीपीटी के साथ हुए तीसरे पक्ष के संविदात्मक व्यवस्थाओं को पुनः चालू करे या बंद कर दे, पड़ा जाए। कठित अधिनियम के अनुच्छेद 46 के साथ। यदि ऐसे करार टीएटमी के गठन के पहले किए जा चुके हैं तथा / या ऐसे करार द्वारा संबंधित मतिशीलियों अचानक दित करते हुए किसी सामान्य दर के मान का निर्धारण करने के पहले किए जा चुके हो। आईआईएल का विवाद कि प्रदान की गई सेवाओं का एक सीधा लाभ होना चाहिए यहत है, भास थासणा है और असंगत है। कानून के अनुसार यद्यपि प्रदान की गई सेवाओं पर शुल्क जो कुछ व्यापक संबंध होना चाहिए या प्रदान किए गए सुविधाओं के लिए। ऐसे संबंध की सीधे होने की आवश्यकता नहीं होती एक व्यापक संबंध पर्याप्त है। यह स्थापित करने
--	--

	<p>के प्राधिकरण के बिना है। यह भी प्रस्तुत है कि कार्गों के लिए ₹.15 प्रति टन के दर से कार्गों संबंधी शुल्कों की मांग भी बिना प्राधिकरण तथा एमबीपीटी की सक्षमता के बिना है। कार्गों से संबंधित शुल्कों का निर्धारण प्रमुख पोर्ट के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में है न कि एमबीपीटी के। इसलिए एमबीपीटी की प्रतिरोधित मांग एमबीपीटी के अधिकार क्षेत्र के बाहर है तथा इस कारण से पूर्णतः अतर्कसंगत, भुगतान न किए जाने योग्य तथा गैर कानूनी है। क्योंकि दर की मांग और ₹.15 प्रति टन के दर की प्रस्तावित मांग विवेकाधीन है और बिना किसी मार्गदर्शन और आधार के निर्धारित की गई है।</p>	<p>की आवश्यकता नहीं है कि जो शुल्क अदा करते हैं वे प्रदान की गई सेवाओं का सीधा लाभ पाएं जिसके लिए शुल्क अदा की जा रही है। यदि कोई जो शुल्क भुगतान के लिए उत्तरदायी है वह शुल्क लगाने वाले प्राधिकारी से सामान्य लाभ प्राप्त करता है। शुल्क एकत्र करने के लिए अपेक्षित सेवा का मूल तत्व संतुष्ट है। यह आवश्यक नहीं है कि भुगतान के लिए कुछ विशेष लाभ अवश्य प्राप्त करें।</p>
	<p>(घ) दोनों की संकल्प सं.टीआर123 दि.8-३-1994 और संकल्प सं.50 दि.24-2-1998 जिन के ऊपर एमबीपीटी द्वारा आरोपित मांग की गई है। उनके लिए केन्द्रीय सरकार से अनुमति नहीं ली गई है और जैसा कि प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963 के अनुच्छेद 52 में अनिवार्य रूप से अपेक्षित है। कार्यालयीन तौर पर राजपत्रित नहीं कराया गया है, इसमें संशोधन के पूर्व। कथित अनुच्छेद 1997 के एक संशोधित अधिनियम 15 द्वारा छोड़ दिया गया है और प्राधिकरण 25-3-1997 से प्रमुख पोर्ट के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण में निहित हो गया है। कथित संकल्प प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963 के प्रावधानों के परे है। उपरोक्त वैधानिक स्थिति के कारण एमबीपीटी ने पोर्ट संबंधी शुल्कों के लिए मांग नहीं उठाया होगा जो अन्य प्रकार से भी तर्क संगत और भुगतान योग्य नहीं है।</p>	<p>आईआईएल की विवाद यह है कि १९९४ के संकल्प सं.१२३ और १९९८ के संकल्प सं.५० को सरकार की मंजूरी नहीं है अथवा बिना किसी कानून तत्व को भारत के राजपत्र में प्रकाशित नहीं किया गया था। अथवा कारणों की सारांश यह है कि विधिमें विशेष कर एमपीटी अधिनियम के अनुच्छेद ४६ और ३३ की दृष्टि से कथित संकप्ल को न तो भारत सरकार की मंजूरी की आवश्यकता है ना ही उसे भारत के राजपत्र में प्रकाशित करने की आवश्यकता है। यह आगे और भी अस्वीकार किया जाता है कि कथित संकल्प एमपीटी अधिनियम १९६३ के प्रावधानों को बाह्य अधिकार प्रदान करता है। यह अस्वीकार किया जाता है कि एमबीपीटी मांग नहीं कर सकता है / एवं मांग नहीं करना चाहिए अथवा आईआईएल द्वारा आरोपित वही धार्य या देय नहीं है।</p>
(ii)	<p>बीएफएल के अंदर और बाहर अवतारण के लिए एमबीपीटी द्वारा मांग गया ₹.15 प्रमि मी.टन का शुल्क। शुल्क सामान्य तौर पर एक प्रभार के रूप में परिभाषित होता है विशेष सेवाओं के लिए जो किसी सरकारी एजेंसी द्वारा किसी विशिष्ट को प्रदान की जाती है। लगाई गई शुल्क की राशि सरकार द्वारा खर्च की गई राशि पर आधारित होनी चाहिए। प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963 के अनुच्छेद 48 के अंतर्गत दरों के मांग उन सेवाओं के लिए निर्धारित होने चाहिए जो विशेष रूप से उप अनुच्छेद (ए से ई में बताए गए हैं) कोई भी लगाया गया शुल्क एक विशेष सेवा की मांग करता है। यह स्वीकृत स्थिति है कि मुंबई पोर्ट द्वारा कोई भी सेवा प्रदान नहीं की गई है। जब बड़े पोत से छोटे पोत पर</p>	<p>आईआईएल की विवाद यह है कि सेवा प्रदान करने वालों को पत्तक लाभ होना चाहिए, यह शूला, अकल्पित और अप्रांसंगिक है। भू-नियमानुसार, यद्यपि, शुल्क सेवा प्रदान करने वालों से विस्तृत रूप से संबंधित होना चाहिए। अथवा प्रदत्त सु-लाभ, ऐसी संबंध प्रत्यक्ष रूप से नहीं होनी चाहिए और एक विस्तृत संबंध ही काफी है। यह स्थापित करना आवश्यक नहीं है कि प्रदान सेवाओं के लिए भुगतान किया गया शुल्क पर उन्हे प्रत्यक्ष लाभ का प्राप्ति होना चाहिए। यदि कोई जो देनदारी देय शुल्क, शुल्क उगाही के समय प्राधिकरण से सामान्य लाभ की प्राप्ति, सेवा अवयव के लिए शुल्क संग्रहण को संतुष्ट करता है। यह आवश्यक नहीं है कि देनदारी द्वाकाने वाले व्यक्ति कुछ विशेष लाभ प्राप्त होना चाहिए अथवा शुल्क भुगतान के लिए लाभ मिलना</p>

उतारने का कार्य संपन्न होता है। इसलिए, पहली बात यह है कि रु.15 की राशि का निर्धारण कैसे किया गया और दूसरी बात यह कि वसूले गए शुल्क का प्रदान की गई सेवाओं से कोई संबंध नहीं है इसलिए यह कर है और बिना किसी अधिकार क्षेत्र के है। अनुच्छेद 49 के अंतर्गत दरों का निर्धारण उप अनुच्छेद (ए) से (डी) में वर्णित के अनुसार किया जाता है जो इस मामले में लागू नहीं होता है।

* कर और शुल्क के बीच की भिन्नता मुख्यतः इस तथ्य में है कि कर सामान्य भार के एक हिस्से के रूप में लगाया जाता है जबकि शुल्क का एक विशेष लाभ या सुविधा के लिए भुगतान किया जाता है। शुल्क एक विशेष क्षमता प्रदान करती है, यद्यपि विशेष लाभ, जैसे उदाहरण के लिए दस्तावेजों के पंजीकरण शुल्क के मामले में, या एक विवाह लाइसेंस जो सार्वजनिक हित में नियम के प्राथमिक प्रयोजन के दूसरे स्थान पर है।

* यदि जैसाकि हम नियंत्रित करते हैं, प्रदान की गई सेवाओं के लिए शुल्क को एक किस्म की वापसी या विचार के रूप में माना गया है। यह पूरी तरह आवश्यक है कि शुल्क की उगाही वैधानिक प्रावधान के सामने हो, सरकार द्वारा सेवाएं प्रदान करने पर किए गए खर्च से सहसंबंधित हो।

* मोटर वाहन के लिए लाइसेंस शुल्क का निर्दर्शन देते हुए लाइसेंस की अनुमति के लिए सरकार द्वारा एक कार्यालय या ब्यूरो के रख-रखाव पर लगी हुई लागत छोटी हो सकती है और राशि का भार जो लगाया गया है वह वास्तव में सरकार द्वारा लगाए गए लागत पर आधारित नहीं है लेकिन लाभ पर है जो अलग से प्राप्त हो गया है, ऐसे मामले में कर तत्व प्रबल है, यदि लाइसेंस होल्डर द्वारा चुकाई गई राशि रास्ते की मरम्मत और सामान्य सार्वजनिक उपयोगिता के अन्य मामलों में जाती है तो लाइसेंस शुल्क को कर के रूप में नहीं माना जा सकता है। एआईआर 1980 एसी 1008 भी देखें।

* उच्चतम न्यायालय ने अपने निर्णय आईटीसी विरुद्ध कर्नाटक राज्य (1985)

जारी। आईआईएसल द्वारा प्रस्तुत मानी गई व्याख्या मानवीय उच्चतम न्यायालय के आदेश एआईआर १९६४ एसी २८२ एवं १९८५ (पूरक) एससीटी ४७६ अशुद्ध है। इस मामले में, किसी भी स्थिति में, एमबीपीटी और आईआईएसल के बीच कथित करार की सदर्भ में, आईआईएसल एमबीपीटी को कथित प्रभार छुकाने से बंकार करने के लिए अधिकृत महीं किया गया है। आगे उपरोक्त कथित स्थिति की दृष्टि से आईआईएसल टीएमपी के अनुमोदन के लिए एमबीपीटी के द्वारा प्रस्तुत लाइटरेज प्रभार की प्रस्ताव को अधिकृत नहीं करता है।

(एसटीपीटी) एसटीपीटी 476) में इस बाई जर्विसर से विचार किया है। तथापि, एक कोई यह उमाही के पक्ष में, जिसमें यह देखा गया है कि:

- * उमाही तथा शुल्क के बीच एक संबंध होना चाहिए।
- * कि संबंध वास्तविक हो और दोनों तरफ से अभिनीत सटीकपन पर स्थापित न हो, कहने का लक्षण कि दोनों तरफ समान संतुलन हो।
- * शुल्क अदा करने वाले को ऐसी सेवाएँ प्रदान करना एक दिशा है। यदि कोई अन्य लाभ उमाही के लिए उत्पन्न होता है या उत्ता है तो शुल्कवजा नष्ट नहीं होगा।
- * शुल्क उद्देश्य और आरोपण के आवश्यक सम्बन्ध को देखा जाना चाहिए।
- * उमाही को कोई सेवा प्रदान नहीं की गई है तो कागों से संबंधित शुल्कों के लिए रु. 15/- प्रति मी.टन का शुल्क "संयुक्त" के समय में लगू करने हेतु भी वही तर्क लगू होगा।

5.5. एमबीपीटी के उत्तर में आईआईएल ने अपने व्यापारद में सभी आरोपों से इनकार कर दिया है जो असंतत तथा / का बोलीकूल है जो इसके उत्तर में दिया गया है। यह पुनः दोहाराया जाता है कि बीएसएस कोर्ट फोर्ट सूची के अन्तर्गत नहीं आता है। यह भी तर्क दिया गया है कि एमबीपीटी नहीं समुद्र में लाइटरएज आपरेशन के लिए कोई शुल्क नहीं लगा सकता है। यह भी कहा गया है कि शुल्कात्मक विवेद के अन्तर्गत किए गए थे क्योंकि एमबीपीटी को भुगतान के लिए आवधि किया गया था इस डर से कि वाही यह कोर्ट के अधिकार क्षेत्र से नौनवन करने वाले वार्डों को रोक न दे। पुनः इसकार है कि आईआईएल और एमबीपीटी के बीच रु. 15/- प्रति टन का शुल्कात्मक करने के लिए कोई कठोर है। यह तर्क दिया गया है यह प्राधिकरण विवेद कर निर्णय ले ने के लिए अधिकारी है तथाही या एमबीपीटी के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए अधिकारी है और 1994 के संकल्प सं. 123 एवं 1998 के 50 की कानूनी और वैधता निर्णय लेने का अधिकारी है। आईआईएल के अनुसार एमबीपीटी अधिनियम के अनुच्छेद 33 के अनुसार कोई कठोर नहीं है।

5.6. एमबीपीटी ने अपने उत्तर में कुछ सामान्य अनुरोध किया है जिनका सार नीचे दिया गया है :

- (i). आईआईएल द्वारा अपने उत्तर में लाइटरएज आपरेशन की वसूली के अधिकार पर बीछार करना छूठा और गलत अर्थ लगाना है। नीचे दिए गए तथ्य संकल्प सं. 123 दिनांक 8-3-1994 की शर्तों में एमबीपीटी द्वारा इस्पात से शुल्क की वसूली का अधिकार सिद्ध करेंगे।

- (क) बीएफएल क्षेत्र में वर्ष 1994 में लाइटरएज आपरेशन तथा प्रति टन रु.15/- के शुल्क भुगतान की शर्तों पर अपने लदे हुए बार्ज का मुंबई पोर्ट सीमा से कार्गो के नौकान्तरण के विषय में एमबीपीटी से किए गए अपने वैथानिक करार से आईएलएल शुक्रर नहीं सकता है कि वह एमबीपीटी को कठित लाइटरएज बकायों के भुगतान के दायित्व नहीं उठाएगा।
- (ख) बीएफएल क्षेत्र में आईएलएल द्वारा किए गए लाइटरएज आपरेशन (जो कि एक पोर्ट प्रवेश मार्ग है) इस्पात के बार्ज पर लदे कार्गो का पारगमन है जो धरमतर पहुँचने के लिए मुंबई पोर्ट के पोर्ट सीमा से गुजरता है और कार्गो का ऐसा पारगमन पोतों का सीधा मार्ग नहीं माना जा सकता है। लेकिन बीएफएल पर लाइटरएज आपरेशन तथा धरमतर पहुँचने के लिए मुंबई पोर्ट की जल सीमा से कार्गो के पारगमन के मामले में कठित कार्गो को मुंबई पोर्ट पर आईआईएल द्वारा उतारा जाना चाहिए जिस मामले में एमबीपीटी वर्ष आँख वसूलने के लिए पात्र होगा जो रु.15/- प्रति टन के शुल्क से ज्यादा है, एमबीपीटी द्वारा आईआईएल से वसूला जाना चाहिए। कठित कार्गो के लदे हुए बार्ज/पोतों को अनुमति प्रदान करने हेतु जो बीएफएल पर किए गए कठित लाइटरएज आपरेशन के हिस्से हैं, एमबीपीटी की पोर्ट सीमा से गुजरते हैं और ऐसे बार्ज/पोतों को बीटीएमएस तथा नौसंचालन सुविधाएं प्रदान करते हैं।
- (ग) प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 33 तथा 46 के प्रावधानों के प्रकाश में एमबीपीटी अपने वैथानिक अधिकार में था / है कि वह आईआईएल के साथ करार कर सके।
- (घ) एमपीटी अधिनियम के कठित अनुच्छेद 46 और 33 एक स्वतंत्र क्षेत्र में काम करते हैं जो अनुच्छेद 48, 49 साथ में पड़े एमपीटी अधिनियम के अनुच्छेद 42 एवं 47ए द्वारा अधिकृत है। कठित प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 46 एवं 33 के अनुसार एमबीपीटी पर दिया गया प्राधिकार कठित अधिनियम के कठित अनुच्छेद 48, 49, 42 एवं 47ए के प्रावधानों द्वारा न तो प्रभावित है और न ही सियक्षित है।
- (इ) आईआईएल द्वारा बीएफएल क्षेत्र में किए गए लाइटरएज आपरेशन में प्रयोगकर्ता/साज सामान सहित पोतों का स्थान तथा कठित एमपीटी अधिनियम के अनुच्छेद 2 (पी) के अन्तर्गत यथा विचारित पाया खड़ा करने के लिए बार्ज शामिल हैं जिसमें मुंबई पोर्ट के पोर्ट प्रवेश मार्ग पर कठित अधिनियम का अनुच्छेद 46 पढ़ा जाना चाहिए। कठित अधिनियम के अनुच्छेद 46 के अंतर्गत आईआईएल ऐसे पाया बीएफएल क्षेत्र में खड़ा कर सकता है जो एक पोर्ट प्रवेश मार्ग है और अब पोर्ट की सीमाओं में भी आता है क्षेत्र एमबीपीटी की अनुमति से और ऐसी शर्तों पर जिन्हें एमबीपीटी आरोपित कर सकता है। आईआईएल ने एमबीपीटी से ऐसी अनुमति ले ली है जो लाइटरएज शुल्क रु.15 प्रति टन के भुगतान की शर्त पर है। आईआईएल ने कठित अनुमति के अंतर्गत कार्य किया और उसी कठित अनुमति का लाभ उठा रहा है। इसलिए, एक वैथानिक और बंधनकारी करार के अंतर्गत आईआईएल वाल्य और अधीन है कि वह एमबीपीटी को कठित भुगतान करे। आईआईएल द्वारा किए गए लाइटरएज आपरेशन में शामिल है:
- (क) मुंबई पोर्ट के पोर्ट प्रवेश मार्ग तथा पोर्ट सीमाओं के अंतर्गत कार्गो का नौकान्तरण एवं
 - (ख) आईआईएल के कार्गो लदे बार्ज का मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमाओं से पारगमन। कठित आपरेशनों के लिए एमबीपीटी द्वारा आईआईएल पर एक बंधनकारी करार के अंतर्गत रु.15 प्रति टन का एक विशित लाइटरएज शुल्क लगाया जाना है।
- निवेश के विशेष संदर्भ के साथ वित्त वा सरकार अथवा किसी वित्तीय संस्थान या औद्योगिक या सेवा क्षेत्र में लागत विश्लेषण।

- (च) कथित बीएफएल क्षेत्र/पोर्ट प्रवेश मार्ग और एमबीपीटी पोर्ट सीमाओं से कारों के पारगमन के लिए किए गए ऐसे लाइटरएज आपरेशनों के संबंध में जब तक टीएमपी द्वारा उपरोक्त कथित सामान्य दर मान निर्धारित नहीं हो जाता है, टीएमपी तब तक एमबीपीटी के अधिकार में रक्काबट नहीं ढाल सकता है (आईआईएल किए गए संविदात्मक करार के अंतर्गत) कथित लाइटरएज बकाया रु.15 को वसूल करने में जो आईआईएल को एमबीपीटी द्वारा दी गई कारों के पारगमन की अनुमति पर विचार के रूप में है। जो कथित बीएफएल क्षेत्र में आईआईएल द्वारा किए गए कथित लाइटरएज आपरेशन का भाग है) जो कि एमबीपीटी की पोर्ट सीमा में है।
- (छ) एमबीपीटी और आईआईएल के बीच बंधनकारी करार के अनुसार रु.15 प्रति टन के कथित शुल्कों का भुगतान किए बिना आईआईएल एमबीपीटी द्वारा दी गई अनुमति से लगातार लाभ उठाने के लिए पात्र नहीं हैं, कथित संकल्प 123 दिनांक 8-3-1994 द्वारा जो इसके कारों से लदे हुए बार्ज के लिए एमबीपीटी की सीमाओं से पारगमन करते हैं।
- (ज) दूसरे प्रकार से भी, आईआईएल द्वारा किए गए कथित आपरेशनों के संबंध में रु.15 प्रति टन का दावा कानून एवं समानता दोनों में न्यायोचित है, जो आईआईएल को बीएफएल क्षेत्र में लाइटरएज आपरेशन करने, मुंबई पोर्ट जल सीमा से आईआईएल बार्ज पर संबंधित कारों का परिवहन करने, तथा संबंधित लाइटरएज आपरेशन एवं बीटीएमएस सुविधाओं, नौसंचालन आदि के रूप में एमबीपीटी द्वारा आईआईएल को दी गई सेवाओं को ध्यान में रखते हुए आईआईएल को दी गई अनुमति के कारण राजस्व सुयोग की हुई हानि के संबंध में भी है।
- (झ). आईआईएल की तरफ से रु.15 प्रति टन के कथित शुल्क का भुगतान करने से इनकार सप्रतिज्ञ विबन्धन के सिद्धांत के प्रकाश में भी वैधानिक रूप से कायम रखना संभव नहीं है।
- (ii). एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत प्रस्तावित लाइटरएज शुल्क दिनांक 10.2.1998 निम्नलिखित कारणों से टीएमपी द्वारा अनुमोदन के योग्य है :
- (क) नौअधिकरण चार्ट (मैप) द्वारा साक्ष्य संख्या 1487 एवं 2621 के अनुसार बीएफएल क्षेत्र भारत के पश्चिमी तट के भीतरी प्रेवश मार्ग मुंबई (बांद्रे) को दर्शाता है जो नि:संदेह पोर्ट प्रवेश मार्ग का हिस्सा है और मुंबई पोर्ट को जाता है। प्रथागत रूप से कथित नौअधिकरण चार्ट पूरे विश्व में समुद्री समुदाय द्वारा समान रूप से स्वीकार किया जा चुका है। सरकार की अधिसूचना सं.5221 दिनांक 26 अक्टूबर 2006 द्वारा अधिसूचित मुंबई पोर्ट के विस्तारित सीमाओं के अनुसार, बीएफएल क्षेत्र का वास्तविक भाग मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमाओं के अंतर्गत आता है। अतः किसी भी कोण से विचार करने पर कथित बीएफएल क्षेत्र (सीमा शुल्क प्राधिकारी द्वारा यथा अनुमोदित) मुंबई पोर्ट का एक "पोर्ट प्रेवश मार्ग" है जैसाकि एमपीटी अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 2(आर) के अंतर्गत अपेक्षित है।
- (ख) यदि कथित बीएफएल क्षेत्र में एमबीटीटी द्वारा लाइटरएज आपरेशन की अनुमति दी जाती है जो एमबीपीटी के अनुसार एक पोर्ट प्रेवश मार्ग है, तो ऐसे कथित लाइटरएज आपरेशन से संबंधित नौकान्तरित कारों नि:संदेह एमबीपीटी की पोर्ट सीमाओं के अंतर्गत आते हैं। अतः टीएमपी को पूरा हक और क्षेत्राधिकार है कि वह एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत कथित प्रस्ताव दिनांक 10.2.1998 के अंतर्गत अपेक्षित लाइटरएज आपरेशनों के लिए दरों के आवश्यक मान का निर्धारण करें।
- (ग) पोर्ट के प्रवेश मार्ग पर ऐसे लाइटरएज आपरेशनों के माध्यमे एमबीपीटी की पोर्ट सुविधाओं के प्रयोग के कारण राजस्व की हानि व्यावहारिक हो सकती है। संकल्प सं.123 दिनांक 8 मार्च, 1994 का सारांश (टीएमपी को संबोधित एमबीपीटी के उत्तर दिनांक 18.12.2009

का अनुलग्नक vii) जिसके अंतर्गत आईआईएल को एमबीपीटी द्वारा अनुमति दी गई थी कि वह अपने बार्ज का पारगमन एमबीपीटी की सीमाओं से करे, से एमबीपीटी की राजस्व हानि में बढ़ोतरी हुई है और इससे यह प्रकट होता है कि रु.15 प्रति मिट्रिक टन के कथित दर पर पहुँचने के लिए एक वैध, संगत और बुद्धिसंगत आधार है जो इस बात के ध्यान में रखकर किया गया है कि एमबीपीटी की राजस्व हानि बीएफएल पोर्ट प्रवेश मार्ग / पोर्ट सीमाओं पर आईआईएल द्वारा किए गए ऐसे नौकान्तरण आपरेशनों के कारण हुए हैं। कथित आपरेशनों के संबंध में एमबीपीटी से अपेक्षा है कि वह उन संबंधित पोर्टों/बार्जों के लिए आवश्यक टीटीएमएस सुविधाएं तथा नीयात्रा सुविधाएं प्रदान करे जो मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमा / पोर्ट प्रवेश मार्ग से गुजरते हैं। अतः रु.15 प्रति टन के शुल्क के बीच परस्पर उचित संबंध है जो एमबीपीटी द्वारा ऐसे आपरेशनों पर लगाया जाना है और राजस्व हानि जो एमबीपीटी के कारण तथा आवश्यक इन्फ्रास्ट्रक्चर के रख-रखाव द्वारा संबंधित पोर्टों/बार्ज को एमबीपीटी से अपेक्षित सेवाओं की लागत पर होती है। इसलिए किसी भी कांडे से विदार करने पर रु.15 प्रति टन के लाइटर बकाया के निर्धारण उचित, सही, उपयुक्त, तार्किक है और टीएलपी द्वारा अनुमोदित होने का हकदार है।

5.7. एमबीपीटी द्वारा किए गए अपने सामान्य अनुरोध पर आईआईएल द्वारा अपने प्रतिपादन में दिए गए प्रत्युत्तर नीचे दिए हैं:

- इससे इनकार किया जाता है कि इस्पात द्वारा दिया गया उत्तर भ्रामक या झूठा है जैसाकि गलत आरोप लगाया गया है। इससे भी इनकार है कि एमबीपीटी लंकाल्प सं १२३ दिनांक ०८.०३.१९९४ की शर्तों के अनुसार इस्पात से शुल्क वसूलने का अधिकारी है जैसाकि आरोप लगाया गया है कि बीएफएल क्षेत्र में किए गए लाइटरेज आपरेशन कार्गो लदे बार्ज के पारगमन के संबंध में उसका हिस्सा होता है। यह भी स्वीकार नहीं है कि दर के मान में लाइटरेज शुल्कों को शामिल करने के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव न्यायसंगत है या इस प्राधिकरन द्वारा अनुमोदन पाने योग्य है।
- इससे इनकार किया जाता है कि एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित लाइटरेज शुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन पाने योग्य है जैसाकि आरोप लगाया गया है। इससे भी इनकार है कि बीएफएल क्षेत्र मुंबई पोर्ट के अंतर्गत आता है जैसाकि झूठा आरोप लगाया गया है। इससे इनकार है कि बीएफएल क्षेत्र मुंबई पोर्ट का पोर्ट प्रवेश मार्ग है जैसाकि प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अदिनियम १९६३ के अनुच्छेद २ (आर) में अपेक्षित है जैसाकि कहा गया है। इससे भी इनकार है कि सरकार की अधिसूचना सं ५२२१ दिनांक २६.१०.२००५ ने बीएफएल के वास्तविक भाग को बड़ा / विस्तारित कर दिया है और वह मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमा के अन्तर्गत आता है जैसाकि कहा गया है। इससे इनकार है कि रु. १५/- पीएमटी का आंकड़ा एक बुद्धिसंगत आधार पर है या केवल वैसे ही जैशा आरोप लगाया गया है। इससे इनकार है कि एमबीपीटी को संबंधित या नीगमन सुविधाएं देनी चाहिए जो मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमाओं / पोर्ट प्रवेश मार्गों से गुजरते हैं जैसाकि आरोप है। पोर्ट सीमाओं के बाहर लाइटरेज शुल्क लगाना न केवल गैरकानूनी है बल्कि अन्यायपूर्ण और अतिशय भी है।

5.7. अपने प्रतिपादन में आईआईएल ने कहा है कि सही तथ्य निम्नानुसार है:

- इस्पात कार्गो से लदा हुआ पोत मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमा से छँ भील बाहर बीएफएल पर पहुँचता है और लंगर डाल देता है। धरमतर पोर्ट की पहचान सीमा शुल्क समाहर्ता की अधिसूचना दिनांक 3.10.1994 द्वारा इस्पात कार्गो की उत्तराई / लदाई के स्थान के रूप में की गई है। महाराष्ट्र सरकार के अधीन धरमतर एक अधिसूचित पोर्ट है। बड़ी पोत / बार्ज और कार्गो की मुक्ति धरमतर सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा की जाती है जो कि इस्पात की जेटटी पर स्थित है और इस्पात द्वारा लागत वसूली के आधार पर लगाया गया है।

- (ii) अनुकूल मौसम परिस्थितियों में, आधार पोत भी एक ऐसा प्राणी है जो कि मुंबई पतन की सीमाओं से बाहर पड़ता है। जहाज में लदा माल मझधार में आधार पोत से बजरा में वाहनांतरित किया जाता है। बजरा में माल लादने का काम पूर्ण होने के पश्चात वे धरमतार पोतघाट (जेटी) की ओर बढ़ते हैं। इस आधार पोत से धरमतार तक के आवागमन के दौरान कथित बजरा मुंबई पतन के प्राकृतिक जल से नौ-यात्रा करता है। सतही नौका होने के कारण बजरा तलकर्षित मार्ग का उपयोग नहीं करता बल्कि केवल पतन के जल के अंदर और बाहर नौ-यात्रा करता है। यद्यपि निष्कर्ष गमन के अतिरिक्त बजरा तलकर्षित मार्ग का उपयोग नहीं करता, फिर भी, एम.बी.पी.टी. प्राप्तिकारी पोत संबंधित प्रभार आरोपित कर रहे हैं जिसमें पोत देय एवं जहाज-याहक-प्रभार शामिल है। यदि बजरा में बंदरगाह जहाज चालकों का उपयोग अथवा अन्य संबंधित आधारिक संरचना नहीं होती है। आई.आई.एल. इस प्रभार को अदा करने का बाब्य है क्योंकि उन्हें धमकी दी जाती है कि यदि उन्होंने उक्त प्रभार का भुगतान नहीं किया तो उनके पोत को रोक दिया जाएगा। अतः यह भुगतान दबाव में किया गया भुगतान है तथा विरोधाधीन है।
- (iii) पोत संबंधित प्रभार के अतिरिक्त एम.बी.पी.टी. 'जहाज-माल याहनांतरित प्रभार' के रूप में रु. 15 पी.एम.टी. का प्रभार भी आरोपित करती है। यदि बजरा ऐसी कोई भी पोत सुविधा का उपयोग नहीं कर रही तिसपर एम.बी.पी.टी. द्वारा आरोपित प्रभार लागू होता हो। नवंबर 1998 से पूर्ण मुंबई पोत की सीमाओं के बाहर आई.आई.एल. द्वारा जहाज में लदे माल से संबंधित संक्रियाओं के बायजूद भी आई.आई.एल. द्वारा ये प्रभार अदा नहीं किए जाते थे। तूफानी मौसम में तथा अधिकसम मानसून काल के दौरान, आधार पोत मुंबई पतन जल में लंगर डासे रहते हैं तथा बजरा में जहाज-माल मुक्त करते हैं। आई.आई.एल. उल्लेखित संक्रियाओं के लिए एम.बी. पी.टी. की शुल्क-सूची के अनुसार पोत देय, जहाज-चालक-प्रभार तथा लंगर प्रभार अदा करता है। आई.आई.एल. पतन की अन्य किसी सुविधा का उपयोग नहीं कर रहा है। एम.बी. पी.टी. ने आई.आई.एल. से दिनांक 8.3.1994 के संकल्प सं०-123 के तहत रु. 15 पी.एम.टी. की दर से मुंबई की सीमा क्षेत्र के अंतर्गत में आने याले जल क्षेत्र से धरमतार की ओर गमन करते हुए बजरा के वाहनांतरण के रूप में प्रभार की मांग करने लगे हैं। यदि तक केंद्रीय सरकार अनुमोदित नहीं करती दिनांक 8.3.1994 का संकल्प सं०-123 को या प्रभारी नहीं है। संकल्प सं०-123 न तो केंद्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित है और न ही सरकारी राजपत्र में प्रकाशित है। अतः यह न सो बैध है, न प्रभारी है और न ही बाध्यतामूलक है।
- (iv) यदि उन्होंने एम.बी. पी.टी. की मांगों के अनुरूप भुगतान न किया तो एम.बी. पी.टी. प्राप्तिकारी उनके पोत की गतिविधियों को अवरुद्ध करने की धमकी दे रहे हैं। उन्होंने उच्च न्यायालय मुंबई में 1998 की याचिका सं०-2291 के तहत उपयुक्त राहत की मांग की थी। उच्च न्यायालय मुंबई ने 12 नवंबर 1998; 17 नवंबर 1998 तथा 30 नवंबर 1998 के आदेश के अंतर्गत निदेश दिया कि आई.आई.एल. द्वारा अदा की राशि शुल्क-प्राप्तिकारी द्वारा परित अंतिम आदेश के तहत होनी चाहिए। 1999 की याचिका सं०-2414 तथा याचिका सं०-2539 पर माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय में अभिलेखित है कि आई.आई.एल. द्वारा रु. 6/- पी.एम.टी. की दर से जहाज से

माल उत्तरने का प्रभार चुकाया जा रहा है। आई.आई.एल. रु. 6/- पी.एम.टी. की दर से जहाज से आम उत्तरने का प्रभार चुकाता आ रहा है।

5.9. 10 अगस्त, 2010 एवं 11 अगस्त, 2010 की संयुक्त सुनवाई में आई.आई.एल. द्वारा दाखिल तीसरा-पक्ष-प्रत्युत्तर की एक प्रति एम.बी.पी.टी. की उपलब्ध कराई गई।

5.10 एस.सी.आई. ने अपने दिनांक 1 दिसंबर, 2009 के पत्र में कहा है कि जहाज-आम संशोधित 'सीमा सीमा से बाहर परंतु पोत उपमार्ग के अंतर्गत' के बी.एफ.एल. कोत्र में हल्की-नौका संक्रियाओं में लिया गया अधिसूचित प्रभार रु. 15/- पी.एम.टी. प्रथम इट्या न्यायोचित नहीं है।

6.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवैधान के आधार पर एम.बी.पी.टी. से निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। एम.बी.पी.टी. ने उत्तर प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न एवं एम.बी.पी.टी. द्वारा दिए गए प्रत्युत्तर नीचे सारिणी में दिए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एम.बी.पी.टी. द्वारा दिए गए उत्तर
i	एम.बी.पी.टी. द्वारा यह उत्सवित है कि ये कोत्र जहाँ पोत हल्की-नौका संक्रियाएं जारी रखे हुए हैं जिसे कि रायगढ़ के अंतर्गत आई.आई.एल. आधिपत्यत और माना जाता है यह कोत्र मुंबई-पोत-सीमा एवं मुंबई पोत के उपमार्ग में है तथा सीमा शुल्क विभाग द्वारा 'धरमतार सीमा-शुल्क अधिसूचित कोत्र' के रूप में इसे अधिसूचित किया गया है।	सीमा शुल्क समाहर्ता (कलेक्टर) (रोकथाम) मुंबई ने दिनांक को एक अधिसूचना जारी की है जिसके अंतर्गत धारा भीम के कोत्र के द्वायर का विशिष्ट लंगरगाह जिसे कि बी.एफ.एल. कहते हैं माल उत्तरने/घटाने के लिए अधिसूचित किया गया है। बी.एफ.एल. इंगित करता है-बांधे फ्लॉट लाइट एरिया को। इस अधिसूचना के द्वारा सीमा शुल्क विभाग ने मुंबई पत्तन सीमाओं को बढ़ाया देते हुए माल उत्तरने/घटाने संबंधी संक्रियाओं की अनुमति दी है। यह कोत्र मुंबई पत्तन की 'पहुँच' में पड़ता है।
ii	एम.बी.पी.टी. अधिनियम-1963 की धरा 2 (q) के अनुसार पत्तन परिभ्रामित किया गया है कि कोई भी मुख्य पत्तन जिस पर यह अधिनियम लागू होता है तथा जिसकी सीमाएं केन्द्रीय सरकार की राजपत्र में	आरत रारकार ने अधिसूचना सं-5221 दिनांक 26.10.2006 के तहत एम.बी.पी.टी. की सीमाएं संशोधित की हैं। सीमा शुल्क समाहर्ता द्वारा दिनांक 3.10.1994 की अधिसूचना में

	<p>प्रकाशित अधिसूचना में उल्लेखित सीमाएं हैं धारा 2 (ग) यथा उक्त परिभाषा के अनुसार पतन उपमार्ग पतन की और जाने वाली नौगम्य नदियों या खाड़ियों /चैनल हैं जिस पर भारतीय पतन अधिनियम प्रभावी/लागू है. भारतीय पतन अधिनियम की धारा 4(1) a एवं धारा 4(2) के पठन के साथ धारा (1) (2) में स्पष्ट रूप से इंगित है कि पतन उपमार्ग साकार द्वारा परिभाषित किए जाएंगे. 28 मई 1982 की भारत सरकार द्वारा जारी की गई अधिसूचना में एम.बी.टी.पी. की पतन सीमा परिभाषित है. परंतु पतन उपमार्ग का इस अधिसूचना में कोई उल्लेख नहीं किया गया है. यद्यपि यहाँ विचारार्थ विषय उन पतन सीमा से बाहर होने वाली संक्रियाओं पर लगने वाला प्रभाव है जिसे कि पतन उपमार्ग की सीमा के अंतर्गत माना जा रहा है. इस संबंध में एम.बी.टी.पी. मुंबई पतन के परिभाषित करने से संबंधित सरकार द्वारा जारी अधिसूचना, यदि कोई है, प्रस्तुत करेगी.</p>	<p>समावेशित क्षेत्र का एक भाग मुंबई पतन सीमाओं के अंतर्गत भी पड़ता था.</p>
iii	<p>एम.बी.पी.टी. उल्लेख कर चुकी है कि 'पतन उपमार्ग' जहाजरानी के क्षेत्रों में पोत द्वारा नौ-यात्रा से संबंधित व्यक्तियों द्वारा भलीभांति समझे जाने वाला पद है इसके लिए किसी भी प्रकार की अतिरिक्त अधिसूचना की आवश्यकता नहीं है. सीमा शुल्क तथा पारंपरिक रीतियों के तहत संक्रियात्मक गतिविधियों वाले क्षेत्र को ही मुंबई पतन उपमार्ग समझे जाने से संबंधित दस्तावेज एम.बी.पी.टी. प्रस्तुत करेगी.</p>	<p>हम यह स्पष्ट करते हैं कि 28 मई, 1982 तथा 26 अक्टूबर, 2006 को जारी अधिसूचनाओं में केवल पतन सीमाएं परिभाषित हैं. हम इसके साथ साथ यह भी स्पष्ट करते हैं कि 'पतन उपमार्ग' से अभिप्राय है 'वह जलीय मार्ग जो बंदरगाह, खाड़ी तथा समरूप स्थलों तक पहुंचाने का मार्ग है'. नाविकों की संदर्शिका में 'उपमार्ग' का वर्णन है. भारतीय पश्चिम तट जलयात्रा नौ-अधिकरण ने भी उपमार्ग का वर्णन किया है.</p> <p>उपमार्ग घोषित करने का कोई प्रचलन नहीं है. यह परंपरागत है. इस संबंध में समर्थक प्रमाण के तौर पर कि कोई भी पतन सीमाएं उपमार्ग घोषित नहीं करता</p>

		है, महाराष्ट्र सरकार का जी.आर. देखा जा सकता है जिसमें राज्य द्वारा स्थानिक्त्य प्राप्त पतन की सीमाएं विनिर्दिष्ट हैं।
iv	एम.बी.पी.टी. उल्लेख कर चुकी है कि शीर्षक 'बॉबे' की ओर उपमार्ग के अंतर्गत ब्रिटिश नौ-अधिकरण चार्ट स० 1487 (नक्शा) भूभाग के विभिन्न पहलू एवं भौगोलिक विशिष्टताएं, मुंबई पतन और हल्की-नौका संक्रिया क्षेत्र को दर्शाता है। दिनांक 09.11.2009 के पत्र के अंतर्गत प्राप्त चार्ट (नक्शा) की संख्या यस्तुतः 2621 है तथा इसका शीर्षक "भारत-पश्चिम तट मुंबई (बॉबे) की और आंतरिक उपमार्ग" है। पतन ने कहा है कि 'लंगरगाह क्षेत्र-अ' को बैंगनी तथा लंगरगाह को लाल स्थाही में अंकित किया गया है। एम.बी.पी.टी. को यह पुष्ट करनी है कहीं 'लंगरगाह क्षेत्र अ' को बैंगनी तथा क्षेत्र-ब को लाल अंकित तो नहीं किया गया है।	<p>मुंबई बंदरगाह का नौ-अधिकरण चार्ट दर्शाता है कि मुंबई पतन सीमा के बाहर 14-15 मीटर प्रवाह का प्रचुर मात्रा में जल मौजूद है। परन्तु सीमा-शुल्क ने क्षेत्र अधिसूचित किया है जोकि मुंबई पतन उपमार्ग की सीमा के अंतर्गत पड़ता है। यस्तुतः सीमा-शुल्क अधिसूचना में यह लंगरगाह को 'बॉबे फ्लोटिंग लाईट (बी.एफ.एल)' के रूप में वर्णित है।</p> <p>उत्तर-पश्चिम से आने वाले पोत को उस क्षेत्र से होकर आना पड़ता था जो सीमा-शुल्क द्वारा जहाज-माल उतारने/चढाने के लिए अधिसूचित है। और इसके साथ यहाँ सीमा शुल्क द्वारा माल उतारने/चढाने संबंधी संक्रियाओं की अनुमति दी गई है 'मुंबई पतन उपमार्ग' के अंतर्गत आते हैं।</p> <p>जब भी कभी कोई पोत उत्तर पश्चिम से मुंबई बंदरगाह क्षेत्र पहुंचता है और सीमा शुल्क द्वारा दिनांक 03.10.1994 की अधिसूचना के अंतर्गत अधिसूचित क्षेत्र में जहाज-माल उतारने/चढाने संबंधी संक्रियाएं करता है, तो पोत के आयागमन, लंगर, निगरानी, आसपास के क्षेत्र में यातायात संबंधी जानकारी, पूर्व-सायधानी संबंधित अनुदेश प्राप्त करने आदि कार्यों के लिए मुंबई पतन बी.टी.एस. द्वारा निदेश दिया जाता है। ऐसा इसलिए होता है क्योंकि इन कार्यों से संबंधित गतिविधियां मुंबई उपमार्ग के क्षेत्र में होती हैं।</p> <p>पतन का उपमार्ग होता है- इस संबंध में एक सुव्यवस्थित परंपरा, प्रचलन एवं सुनिर्धारित स्थिति हैं। इस वर्तमान मामले</p>

मैं यहाँ संक्रियाएं जारी है यह क्षेत्र बी.टी.एम.एस. सीमाओं के अंतर्गत हैं लथा एम.बी.पी.टी. के उत्तर-पश्चिम उपमार्ग में हैं। यर्तमान मामले में उपर्युक्त दोनों बातें मेल खाती हैं। अतः हम कहता चाहते हैं कि टी.ए.एम.पी. इस मामले में एक व्यवस्थिक दृष्टिकोण रखे क्योंकि यह एक महत्वपूर्ण तर्क है।

पतन-उपमार्ग पर पूर्ण निगरानी रखना, पतन पर घटित ट्रॉफूट/नुकशान का पता लगाना और पतन को बंद करने में आने वाली बाधाएं या पतन के मार्ग में अन्य वाली रुकावटों संबंधी घटनाओं के रोकने के लिए सक्रिय कदम उठाना आदि कार्यों की आवश्यकता और जिम्मेदारी एम.बी.पी.टी. की है। परंपरा एवं प्रथासन के अनुसार मुंबई पतन अपने पतन-उपमार्ग के प्रति अधिस्थिति एवं पूर्ण आधिकार रखता है। अतः हम यह कहना चाहते हैं कि टी.ए.एम.पी. को इस संबंध में व्यवस्थिक पक्ष पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए क्योंकि यह एक महत्वपूर्ण तर्क है।

इसी प्रकार, मुंबई पतन सीमाओं से गुजरने वाली बजरा भी सेवाएं प्राप्त करती हैं। बजरा भी दक्षिण-पूर्व, दक्षिण-पश्चिम तथा दक्षिण प्रोग रीफ बुयोस, कंस लाइट हाउस आदि जैसी नौ-यात्रा सुविधाएं प्राप्त करता है। ऐ एम.बी.पी.टी. द्वारा अनुरक्षित होती हैं। इसके साथ साथ इस दूर जाग प्रभार, धरमतार पर स्थित आई.आई.एल. संयंत्र और पतन-उपमार्ग और एमबीपीटी सीमाओं से बाहर खड़े मुख्य पोत के बीच, एमबीपीटी जल से बजरा के द्वारा मुख्य पोत तक माल लाने ले जाने के लिए लगने वाला व्यवस्था स्वरूप निर्धारित किया गए शुल्क का भाग है। बजरा को पोत संबंधित प्रभार देना होगा। इस

		व्ययस्था के अंतर्गत संयुक्त जहज-माल संबंधित प्रभार 15/- प्रति टन की दर से कार्गो की यातायात संबंधी संक्रियाओं की सुविधा स्वरूप अदा करना होगा।
		मद स०-४ के विशेष स्पष्टीकरण में टी.एम.पी. द्वारा उठाए गए मुद्दे के संदर्भ में हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि लाल स्थाही से अंकित लंगरगाह क्षेत्र 'ब' सही है।
V.	चौकि प्रशुल्क निर्धारित करते समय सामान्यतः लागत और नियत लाभ विधि का अनुसरण किया जाता है, एम.बी.पी.टी. को इस संबंध में १५/- की प्रस्तावित उगाही राशि से संबंधित समर्थित दस्तावेजों के साथ लागत शीट प्रस्तुत करनी है। यदि एम.बी.पी.टी प्रस्ताव सेवाएं उपलब्ध कराने के संदर्भ में नहीं है बल्कि पूर्व-निश्चित निर्णय की प्रतिपूर्ति हेतु है तो पूर्व-निश्चित विकल्प लागत विस्तृत विशेषण के साथ योग्य मानी जाए।	एम.बी.पी.टी. का प्रस्ताव प्रधालनों की प्रत्यक्ष लागत पर निर्भर नहीं है। प्रस्ताव एन.बी.पी.टी. को हुई पूर्व-निश्चित विकल्प हानि पर भी आधारित है। एम.बी.पी.टी. की गोदी में समरूप कार्य के लिए जहज-माल संबंधित कुल आय 101.55 रु. प्रति मैट्रिक टन है। एब.बी.पी.टी. के लिए उसकी गोदियों में कार्गो के न आने के कारण होने वाली पूर्व-निश्चित विकल्प हानि 101.55 रु. प्रति मैट्रिक टन है। लगाया गया प्रभार 15 रु प्रति मैट्रिक टन है और यह न्यायोचित है।
VI	पतन ने निश्चय तौर पर कहा है कि इस्पात उद्योग के साथ निष्कर्षित-संविदा जो कि भारतीय संविदा अधिनियम-1872 के आवश्यक अवयवों, जैसे कि पेशकश, स्वीकृति एवं विचार आदि, के अनुरूप हैं। एम.बी.पी.टी को इस संबंध में संविदा की एक प्रति प्रस्तुत करनी है। एम.पी.टी. अधिनियम-1963 के संगत प्रावधान जिनके तहत यह संविदा की गई है तथा पतन को संविदा के द्वारा प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अधिकार प्रदान करने वाले प्रावधानों को इंगित किया जाए।	सीमा शुल्क द्वारा अधिसूचित क्षेत्र में डिस्चार्ज औपरेशन एवं मुंबई पतन जल मार्ग से कार्गो की गतियादियों के लिए अनुमति हेतु आई.आई.एल. ने नियेदन किया था। इसका अभिप्राय कार्गो से माल उत्तारने का कार्य मुंबई पतन में नहीं किया जाता था तथा यह कार्य सीमा-शुल्क द्वारा अधिसूचित क्षेत्र में होता था तथा मुंबई पतन क्षेत्र से होकर जाता था जिसके लिए 1994 से प्रभावी रु 15/- प्रति मैट्रिक टन की दर से संयुक्त कार्गो संबंधी प्रभार देना होता था और बजरा के लिए पोत संबंधी प्रभार देना होता था। प्रधालन के लिए अनुमति हेतु मैसेस

		आई.आई.एल. का नियेदन करना एम.बी.पी.टी से संविदा के लिए प्रस्ताव का निमंत्रण देने के समरूप है। ऐसे प्रचालन के लिए एम.बी.पी.टी का निर्णय प्रस्ताव देने के समरूप है। मैसर्स आई.आई.एल. द्वारा प्रचालन प्रारंभ करना तथा तत्संबंध में भुगतान करना प्रस्ताव को स्थीकार करने के तुल्य है। यदि कार्गो एम.बी.पी.टी गोदी में लाई जाती तथा धरमतार जेटी में ले जाई जाती तो उक्त संविदा में आई.आई.एल. द्वारा प्रतिफल प्राप्त करना संपूर्ण एम.बी.पी.टी प्रभार की व्यथा है। यह प्रतिफल एम.बी.पी.टी मंडल द्वारा रु 15/- प्रति मैट्रिक टन की दर से लगाए जाने वाले प्रभार की तुलना में बहुत अधिक है। किसी भी मामले में, भारतीय संविदा अधिनियम-1872 के अनुसार प्रतिफल का प्रयाप्त होना आवश्यक नहीं है। यह बिना किसी प्रयाप्तता-परीक्षण के केवल प्रतिफल की मांग करता है।
vii	एम.बी.पी.टी कहा है कि भारत सरकार ने अधिसूचना संख्या 5221, दिनांक 26.10.2006 के अंतर्गत मुंबई पतन सीमायों के विस्तार को अधिसूचित किया है तथा पतन सीमायों के इस विस्तार से जहां पर हल्की-नौका प्रचालन कार्य जारी है नवीन पतन सीमायों में सम्मिलित किया गया है। पतन को यह स्पष्ट करना है कि क्या उल्लेखित अधिसूचना में पतन सीमाएं निर्धारित की गई हैं।	हम प्रमाणित करते हैं कि 28.05.1982 एवं 26.10.2006 को जारी अधिसूचनाओं में केवल पतन सीमाओं का वर्णन किया गया है तथा उन्होंने पतन-मार्ग का उल्लेख नहीं किया है।
Viii	एम.बी.पी.टी ने बार परिषद अधिनियम से संबंधित उच्चतम न्यायालय के एक निर्णय का ह्याता दिया है, पतन के प्रस्ताव पर निर्णय करने के संदर्भ में इसके महत्य को विस्तृत जाए।	नीचे दी गई बार परिषद की धारा-2 में कहा गया है:- “भारतीय बार परिषद अधिनियम-1926 की धारा-2 अथवा अन्य कोई क्रान्ति जो उन शर्तों को विनियमित करता है, के होते हुए भी जो व्यक्ति

एडवोकेट-नामिका में नहीं दर्ज किए गए हैं। उन्हें उच्च न्यायालय में कार्य करने की अनुमति है तथा उच्चतम न्यायालय के समस्त एडवोकेट उच्च न्यायालय में कार्य करने के हकदार हैं चाहे वे उच्च न्यायालय के एडवोकेट न भी रहें। उच्चतम न्यायालय ने इसका अभिप्राय स्पष्ट किया है। उच्चतम न्यायालय ने अबलोकन किया कि उपर्युक्त नॉन-आयस्टैटी उपयोग्य में “अथवा” के ठीक पहले प्रयुक्त कोमा (अर्थदिवाम) के दोनों ओर के शब्दों को लेकर काफी कुछ बतंगड़ बनाया जाता रहा है। यदि यादिकादाता इसकी विशेषणीय उपयोग्य “शर्तों आदि को विनियमित करते हुए” के महत्व पर जोर देता है तो “आरतीय बार परिषद अधिनियम” शब्द जो कि कोमा के द्वारा पृथक किए गए हैं को योग्य नहीं घरराता है परिणामतः पूरे नियम का अधिकरण हो जाता है। जबकि विद्वान् परिषद ने इस बात पर जोर दिया है कि विराम चिह्न पर विचार नहीं किया जाना याहिए। हमें लगता है कि इन कोमों से ज्यादा प्रभाव नहीं पड़ता है और व्याकरण की दृष्टि से विशेषणीय उपयोग्य को योग्य नियम मानना ज्यादा उचित है। “एनीथिंग कल्टेंड” तथा ‘ओर (अथवा)’ के बाद प्रिपोजिशन ‘इन’ प्रयुक्त किया गया है, योग्य उपयोग्य “बार परिषद अधिनियम” शब्द के पीछे नहीं आ सकता है। उच्चतम न्यायालय ने अन्य एक मामले में अबलोकन किया “यदि सामान्य व्याकरणीय नियम प्रयुक्त किये जाएँ तो इस निष्कर्ष से कोई बचाव नहीं है कि विशेषणीय उपयोग्य “जैसा कि इस अधिनियम द्वारा संशोधित किया गया है” सर्वाधिक निकटतम योग्य वाक्य हो जाता है—फेस-मैटर-‘कलकत्ता ठीका टेनेसी

		अधिनियम 1949'. उपर्युक्त कानूनी स्थिति पतन-उपमार्ग में लागू होती है.
ix.	यह कहा जा चुका है कि सीमा-शुल्क अधिसूचित क्षेत्र में धरमतार से जाने या आने वाली बजरा मुंबई पतन सीमा से होकर गुजरती है तथा नौ-यात्रीय वी.टी.एन.एस. सुविधा का उपभोग करती है. इन बजराओं को डी जाने याली सुविधा की जानकारी प्रस्तुत की जाए.	
X	एम.बी.पी.टी के अनुसार जब धरमतार से बजरा का आयागमन अधिसूचित क्षेत्र से होकर होता है तो कई लंगरगाहों को खाली रखने की आवश्यकता पड़ती है. विगत तीन वर्षों में कई अवसरों पर बजराओं के सहज आयागमन के लिए लंगरगाह खाली रखने पड़े हैं. इस संबंध में यदि पतन को कोई हानि हुई है उसकी जानकारी प्रस्तुत की जाए.	एम.बी.पी.टी जलमार्ग से कार्गी ले जाने वाली बजराओं को सेवाओं एवं लंगरगाहों की आवश्यकता पड़ती है तथा इन गतिविधियों के लिए इन केन्द्रों को खाली रखना पड़ता है. हालांकि हम इन खाली रखे स्थानकों का अभिलेख नहीं रखते.
Xi	एम.बी.पी.टी को सन्दर्भ हेतु निम्नलिखित संगत सार तत्व की एक एक प्रति प्रस्तुत करनी है अ. दिनांक 9.11.2009 के पत्र में उप-पैरा स. 26 में भारत के जहाज घालक के 'नौकाधिकरण जहाज यात्रा दिशां-परिमी तट' को संदर्भित लंगरगाह क्षेत्र आ. उप-पैरा-25 इविड में पतन-उपमार्ग एवं लंगरगाह के सन्दर्भ में नाविक-संदर्शिका	प्रस्तुत नहीं किया गया प्रस्तुत नहीं किया गया
xii	सन्दर्भ हेतु एम.बी.पी.टी को निम्नलिखित मामलों में उच्चतम न्यायालय के आदेशों की एक एक प्रति प्रस्तुत करनी है अ. उप-पैरा स. 4 के अंतर्गत यस समिति द्वारा लगाया गया	

	<p>शुल्क</p> <p>आ. प्रतिदान के संबंध में पारंपरिक मान्यता की तुलना में उप-पैरा स. 43 इविड के अंतर्गत उपभोगी सेवाएँ</p> <p>इ. शुल्क की उगाही तथा उप-पैरा स. 44 इविड के अंतर्गत सेवाओं के बीच संबंध</p>	<p>एम.बी.पी.टी ने इस संबंध में उच्चालय न्यायालय के मैन्यूल में उपलब्ध निर्णयों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं।</p>
--	--	---

6.2. एम.बी.पी.टी द्वारा उपर्युक्त संदर्भित पत्र में उसके बाद किए गए प्रस्तुतिकरण (न्यायालय में किए गए नियोदन) का सारांश नीचे दिया जा रहा है।

- (i). एम.पी.टी.अधिनयम की धारा 38 के संदर्भ में यह स्पष्ट करना है कि लाइटरेज प्रधालन पतन की नियमित गतिविधि नहीं है। इस प्रकार की गतिविधि आई.आई.एल. जैसी पार्टी के विशेष आवेदन करने पर होती है। लाइटरेज गतिविधियों की अनुमति मंडल द्वारा कुछ शर्तों तथा विशेष प्रभार के भुगतान के द्वारा संभव होती है। मंडल द्वारा निर्धारित प्रभार की शर्तों को आई.आई.एल. ने स्वीकार किया है। चूंकि लाइटरेज प्रधालन पतन की नियमित गतिविधि नहीं है, हमारा विचार है कि जब तक एम.बी.पी.टी. आपदंड पर ये दर निर्धारित होती है, मंडल उगाही का प्रभार स्वीकृत कर सकता है। पतन न्यास मंडल ने व्यापक जनहित तथा पूर्ण सोच विचार के साथ रु. 15 प्रति मैट्रिक टन की दर से प्रभार लगाने का निर्णय लिया है। मुंबई पतन की गोदी/लंगरगाह में स्थान के लिए आग्रह करने तथा बाद में धरमतार पतन की ओर परियहन करने के एवज में एक संतुलित दृष्टिकोण के तहत रु 15 प्रति मैट्रिक टन की दर से, जिसमें कि समस्त कार्गी संबंधी प्रभार शामिल है, प्रभार लगाया गया है जोकि मुंबई पतन न्यास के लिए लाभकारी नहीं है परन्तु ऐसा जन हित में किया गया है।
- (ii) रु 15 प्रति मैट्रिक टन की निर्धारित दर की न्यायोचितता के संबंध में पूर्ववर्ती विचार-विमर्शों में टी.ए.एम.पी. ने स्वयं यह माना है कि पूर्ववर्ती आदेशों में लगाई गई रु 15 प्रति मैट्रिक टन की दर न्यायोचित है। माननीय मुंबई उच्च न्यायालय भी यह तथ्य अपने 10.08.2009 के निर्णय में यता चुका है। उपर्युक्त तथ्यों तथा कार्गी को एम.बी.पी.टी की गोदी/लंगरगाह में लाने से संबंधित प्रधालनों की

अनुमति के कारण एम.बी.पी.टी द्वारा उठाई जा रही भारी हानि पर विचार करने की आवश्यकता है।

7.1. 29.07.2009 को यह मामला संयुक्त सुनवाई के लिए ले जाया गया जिसमें अध्यक्ष तथा अन्य सदस्य उपस्थित थे, मुंबई पतन का प्रतिनिधित्व कानूनी सलाहकार तथा पतन के अन्य वरिष्ठ अधिकारियों ने किया, आई.आई.एल. का प्रतिनिधित्व उसके वरिष्ठ सलाहकार तथा अन्य अधिकारियों ने किया, उपभोक्ता भी उपस्थित थे।

7.2. इस कार्यालय में एम.बी.पी.टी से दिनांक 10.08.2009 के न्यायालय आदेश की एक प्रति दिनांक 22.09.2002 को एम.बी.पी.टी के दिनांक 18.09.2009 के पत्र के तहत प्राप्त की गई, लेकिन संयुक्त सुनवाई में देखा गया कि चूंकि न्यायालय आदेश की प्रति टी.ए.एम.पी. को उच्च न्यायालय विभाग द्वारा उनके पत्र स 05.11.2009 के तहत भेजी गई है तथा इसके निपटान में देय तीन माह का समय प्राधिकारी द्वारा पत्र प्राप्त करने की तारीख से प्रारंभ माना जाएगा तथा प्राधिकारी के द्वारा यह प्रस्ताव 05.02.2010 तक निपटाया जाना था, दोनों पार्टियों द्वारा कारवाई की मांग के कारण कार्यवाही अधूरी थी अतः इस संबंध में एम.बी.पी.टी तथा आई.आई.एल. दोनों संयुक्त सुनवाई में मुंबई उच्च न्यायालय को दिनांक 15.06.2010 तक समय विस्तार के लिए नियेदन करने को सहमत हो गए।

7.3. (i). एम.बी.पी.टी के सलाहकार ने संयुक्त सुनवाई में मुंबई उच्च न्यायालय के दिनांक 10.08.2009 के आदेश पर बोलते हुए नियेदन किया कि अधिनियम के तहत अध्यक्ष तथा दो सदस्यों से बने प्राधिकरण को मामले की सुनवाई करनी चाहिए।

(ii) प्राधिकारी द्वारा यह इंगित किया गया कि एक सदस्य का पद अब तक रिक्त पड़ा है जिसे सरकार द्वारा भरा जाना है, रिक्त आदि के संबंध में एम.पी.टी अधिनियम की धारा 47 (जी) जो कि प्राधिकरण की कार्यवाही को अदैद करने के लिए नहीं है, पढ़ी गई तथा इस संबंध में दोनों पार्टियों के विचार मांगे गए, आई.आई.एल. की ओर से उपस्थित होने याते वरिष्ठ सलाहकार ने पृष्ठ-7 के पैरा-6 में समायिष न्यायालय के दिशा-निर्देश जिसमें उल्लेखित था कि 'यह प्राधिकरण अधिनियम के तहत गठित हुया है, अर्थात् यह प्राधिकरण एक अध्यक्ष तथा दो सदस्यों से मिलकर बना है तथा आदेश से पूर्व इनकी व्यक्तिगत सुनवाई अनिवार्य है, विशेष तौर पर संदर्भित किया, अंत में दोनों पार्टियों इस बात पर सहमत हो गई कि, अत्यधिक सावधानी बरतते हुए, यह उचित होगा कि वर्तमान प्राधिकरण में सदस्य के रिक्त पद की स्थिति के संबंध में उच्च न्यायालय से स्पष्टीकरण माँगा जाए।

7.4. (i). जैसा कि संयुक्त सुनवाई में सहमति हो गई थी, दोनों पार्टियों ने माननीय उच्च न्यायालय को इस मामले को दिनांक 15.06.2010 तक निपटाने के लिए समय विस्तार लिए नियेदन किया। मामले पर निर्णय लेने के लिए उपलब्ध प्राधिकरण के सदस्यों की संख्या के संबंध में भी उच्च न्यायालय से स्पष्टीकरण माँगा गया। माननीय उच्च न्यायालय ने अपने दिनांक 05.03.2010 के आदेश के तहत प्राधिकरण के मामले के निपटान के लिए 15.06.2010 तक समय विस्तार स्वीकृत किया।

(ii). उपलब्ध सदस्यों, अर्थात्-अध्यक्ष एवं एक सदस्य, की संख्या द्वारा मामले के निपटान से संबंधित विषय पर उच्च न्यायालय का आदेश स्पष्ट नहीं था क्योंकि इसमें विशिष्ट तौर पर यह नहीं बताया गया था कि उपलब्ध टी.ए.एम.पी. की संगठना इस मामले पर फैसला कर सकती है। उच्च न्यायालय से आवश्यक स्पष्टीकरण मांगने के लिए जब यह मामला एम.बी.पी.टी के ध्यान में लाया गया, एम.बी.पी.टी ने अपने दिनांक 15.05.2010 के पत्र के द्वारा अपने सलाहकार की दिनांक 07.05.2010 के पत्र की प्रति प्रस्तुत की है जिसमें कहा गया है कि वर्तमान टी.ए.एम.पी. संगठना के संबंध में पतल द्वारा दाखिल शपथपत्र के द्वारा न्यायालय के ध्यान में लाया गया है तथा न्यायालय का विचार है कि घूंकि यह पार्टियों की सहमति से हुआ है टी.ए.एम.पी. मामले का निपटान कार्य जारी रख सकता है। दिनांक 15.05.2010 का एम.बी.पी.टी का पत्र आई.आई.एल. को उनकी पुष्टि के लिए भेज दिया गया था। एम.बी.पी.टी द्वारा प्रस्ताव के नोटिस के समर्थन में दाखिल शपथ पत्र जिसमें, अन्य विषयों के साथ, उल्लेखित है कि दोनों पार्टियों द्वारा यह सहमति हो गई है कि पार्टियां न्यायालय को इस प्राधिकरण में एक सदस्य के पद के खाली रहने वाले तथ्य को इंगित करेंगी तथा उच्च न्यायालय से वर्तमान में प्राधिकरण में उपलब्ध अध्यक्ष एवं एक सदस्य की संख्या के द्वारा ही एम.पी.टी. अधिनियम-1963 की धारा -47 के अंतर्गत मामले के निपटान हेतु अनुमति प्राप्त करेगी। आई.आई.एल. ने अपने दिनांक 28.05.2010 के पत्र के द्वारा मुंबई उच्च न्यायालय के दिनांक 05.06.2010 के आदेश की पुष्टि की है तथा आई.आई.एल. को एम.बी.पी.टी के दिनांक 05.05.2010 के संबंध में कोई आपत्ति नहीं है।

7.5. (i). एम.बी.पी.टी स्वीकार किया है कि अपने प्रस्ताव में संदर्भित चार्ट के अतिरिक्त वे एक और चार्ट प्रस्तुत करेंगे जिसमें पतल सीमाएं एवं की बाहरी लंगरगाह केन्द्र दर्शाएं गए हैं। आई.आई.एल ने एम.बी.पी.टी के अद्यातित प्रस्ताव को संदर्भित किया है तथा इंगित किया है कि उल्लेखित चार्ट जिसे कि प्रस्ताव के साथ संलग्न किया गया है उसे प्रस्तुत नहीं किया गया है जिसकी उन्हें प्रस्ताव में टिप्पणी करने हेतु आवश्यकता थी। एम.बी.पी.टी ने पतल सीमाओं तथा लंगरगाह केन्द्रों का विवरण

देते हुए एक नए चार्ट की प्रति प्रस्तुत की है। इसकी एक प्रति आई.आई.एल को दी गई है। एम.बी.पी.टी ने अपने अद्यातित प्रस्ताव में संदर्भित चार्ट की एक प्रति आई.आई.एल को सौंपी है। अपनी दलीलों के दौरान उपयुक्त संदर्भ हेतु दोनों पार्टियों को टी.ए.एम.पी. की संबंधित मिसिलों को सत्यापित करने की अनुमति दी गई थी।

- (ii). अपने तर्क के दौरान उपयुक्त संदर्भ के लिए दोनों ही पक्षों को टीएमएमपी की संबंधित फाईले जांच ने के लिए अनुमति दी गई थी।

8. दिनांक 29.12.2009 को हुई संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति आई.आई.एल ने दिनांक 11.01.2010 के पत्र में अपनी टिप्पणी एम.बी.पी.टी द्वारा दिनांक 29.12.2001 को उपलब्ध कराए गए अनुलग्नक में अग्रेषित कर दी थी। एम.बी.पी.टी ने अपने दिनांक के पत्र द्वारा आई.आई.एल की टिप्पणी का प्रत्युत्तर प्रस्तुत कर दिया था। आई.आई.एल. की टिप्पणी एवं एम.बी.पी.टी के प्रत्युत्तर की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

क्र.सं०	एम.बी.पी.टी द्वारा उपलब्ध कराए गए अनुलग्नक में आई.आई.एल की टिप्पणी	एम.बी.पी.टी का प्रत्युत्तर
1.	<p>एम.बी.पी.टी ने दो नक्शों को आधार बनाया है (मुंबई पत्तन न्यास की बाहरी एवं आंतरिक लंगरगाह) तथा दो प्रकाशनों के अंश अर्थात् नौकाधिकरण जहाजयात्रा दिशानिर्देश और नाविक संदर्शिका</p> <p>इसके साथ साथ तथा पूर्ववर्ती दिए गए उत्तर के निरपेक्ष आई.आई.एल कहना चाहता है कि</p> <p>(अ) नवशा भारत सरकार के प्राधिकार में प्रकाशित नहीं हुया</p>	
	<p>(आ) नौकाधिकरण जहाजयात्रा दिशानिर्देश तथा नद़री में दर्शाए जलमार्ग एवं पत्तन-उपमार्ग ट्रैफिक, समुद्र में जीवन की सुरक्षा, यातायरण की सुरक्षा आदि की केवल विनियमन के उद्देश्य से हैं। इन प्रकाशनों का उद्देश्य पृथक योजनाएं एवं समुद्री मार्ग को बताना है, अतः पत्तन के अधिकार क्षेत्र के मामलों में संदर्शिका को नहीं माना जा सकता और न ही इसकी सहायता ली जा सकती।</p>	आई.आई.एलके उत्तर की विषय वस्तु में आई.आई.एल के मामले आगे नहीं लिया गया है।

		संबंधित नक्शा, अन्य विषयों के साथ, स्पष्ट तौर पर पुरानी और नई पतल सीमाओं और लंगरगाहों को दर्शाते हैं। उल्लेखित नक्शा व्यापक तौर पर स्वीकृत तथा समस्त नाविकों द्वारा प्रयोग में लाया जाता है।
	(इ) नौकाधिकरण जहाजयात्रा दिशानिर्देश तथा नक्शे एम.बी.पी.टी के प्राधिकरण में प्रकाशित नहीं हुए हैं। विस्तृत रूप में ये प्रकाशन अंतरराष्ट्रीय सामुद्री संगठन द्वारा अपनाए समुद्र-मार्ग, पृथकता योजनाएं, नौ-अधिकरण संबंधी सहायता आदि, जैसे कार्यों के लिए अपनाने/संदर्भ देने के लिए प्रयुक्त किए जाते हैं। ये प्रकाशन एम.बी.पी.टी के अधिकार क्षेत्र को नहीं दर्शाते। अतः कथित उद्देश्य हेतु इन प्रकाशनों पर आश्रित नहीं रहा जा सकता है।	
	(ई) इन प्रकाशनों में 'पतल-मार्ग' (एप्रोच) शब्द का प्रयोग एक सामान्य अर्थ में हुया है न कि कानूनी अर्थ में जैसे मुख्य पतल अधिनियम में परिभाषित किया गया है। चूंकि एम.बी.पी.टी का अधिकार क्षेत्र विशुद्ध रूप में एक तकनीकी मामला है तथा बिना "मुख्य पतल अधिनियम एवं भारतीय पतल अधिनियम" के संदर्भ के इस पर निर्णय नहीं लिया जा सकता। केवल मुख्य पतल अधिनियम में दी गई "पतल-मार्ग" की परिभाषा पर ही आश्रित हुआ जा सकता है तथा उपर्युक्त प्रकाशनों और नक्शों में प्रयुक्त सामान्य अर्थ में उपमार्ग के प्रयोग को आधार नहीं बनाया जा सकता।	कथित अधिनियम में प्रयुक्त "पतल-मार्ग" के उपर्युक्त विलेपण करने हेतु नाविक संरक्षिका में परिभाषित किया गया शब्द "पतल-मार्ग" एक प्रासंगिक शब्द है।
	(उ)	इन परिस्थितियों में,

	<p>i. वर्तमान विवाद में प्रकाशन “नाविक संदर्शिका” उस स्तर तक बिलकुल भी प्रासंगिक नहीं है जहां यह इस बात की आड़ लेती है कि दी गई परिभाषा यू.के.एच.ओ. उपयोग में है तथा अंतरराष्ट्रीय नियमों में इनका कोई महत्व नहीं है।</p> <p>ii. अतः जब प्रकाशन स्वयं ही सामान्य उद्देश्य हेतु है तो उसमें उल्लेखित किसी भी कथन से कोई भी कानूनी परिणाम नहीं निकाला जा सकता है। नाविक-संदर्शिका को कानूनी रूप से अधिकृत नहीं माना जा सकता है तथा उसे कानूनी मामलों में आधार नहीं बनाया जा सकता है।</p>	एम.बी.पी.टी की दलील जो कि एम.बी.पी.टी की पूर्ववर्ती पेशकश के असंगत या विपरीत है तथा यहाँ ऊपर जो भी कहा गया है उससे इन्कार किया गया है।
--	--	--

9. 29.12.2009 को हुई संयुक्त सुनवाई में इस बात पर सहमति हो गई थी कि एम.बी.पी.टी. तथा आई.आई.एल. की लिखित पेशकश के बाद अगली सुनवाई की तारीख निर्धारित की जाए तथा दोनों पार्टियों द्वारा माननीय उच्च न्यायालय से स्पष्टीकरण पर दिशानिर्देश मांगे गए।

10. तदनुसार, इस मामले में दिनांक 15.06.2010 को अध्यक्ष तथा सदस्य से बने इस प्राधिकरण के कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई हुई। एम.बी.पी.टी. का प्रतिनिधित्व उसके सलाहकार तथा अन्य अधिकारियों ने किया। आई.आई.एल. का प्रतिनिधित्व वरिष्ठ सलाहकार तथा अन्य अधिकारियों ने किया। उपभोक्ता भी उपस्थित थे।

इस संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निर्णय हुए:-

- i. एम.बी.पी.टी. तथा आई.आई.एल. इस बात पर सहमति हो गए कि 05.03.2010 के मुंबई उच्च न्यायालय के आदेश तथा बाद के इस संबंध में किए गये विशेषण के स्पष्टीकरण के परिप्रेक्ष्य में, मामले को वर्तमान उपलब्ध कोरम (अर्थात् अध्यक्ष तथा एक सदस्य) के द्वारा निपटाया जा सकता है तथा प्राधिकरण द्वारा मामले को 30.09.2010 तक अंतिम रूप से निपटा लिया जाए।
- ii. इस संबंध में दोनों पक्षकार अपनी सहमति को लिखित रूप में अभिलेखित करने को तैयार हो गए।
- iii. चूंकि इस बहस के समापन में लंबा समय लगने की संभावना है अतः दोनों पक्षकारों ने प्राधिकरण से दूसरी किसी तारीख पर सुनवाई करने के लिए नियेदन किया।
- iv. दूसरी सुनवाई दिनांक 08.07.2010 को करने का तथा यदि आवश्यक हुआ तो दिनांक 09.07.2010 को भी सुनवाई जारी रखने का निर्णय हुआ।

11.1. आई.आई.एल. की उनके दिनांक 06.07.2010 के पत्र में किए नियेदन पर 08.07.2010 की सुनवाई को परिवर्तित कर इस प्राप्तिकरण द्वारा, जिसमें अध्यक्ष तथा एक सदस्य थे, दिनांक 10.08.2010 को सुनवाई की गई। चूंकि वहस पूरी न की जा सकी अतः सुनवाई 11.08.2010 को भी जारी रखी गई। एम.बी.पी.टी का प्रतिनिधित्य कानूनी सलाहकार तथा अन्य अधिकारियों ने किया। आई.आई.एल. का प्रतिनिधित्य वरिष्ठ सलाहकार था अन्य अधिकारियों ने किया। उपभोक्ता भी उपस्थित थे।

11.2. इस बहस के दौरान एम.बी.पी.टी ने निम्नलिखित दस्तावेजों की प्रतियाँ प्रस्तुत की :-

- i. शब्द समूह - 'इन रिलेशन ट्र (इस संबंध में)' तथा 'इन कनेक्शन यिद (इस संबंध में)' का विशेषण करने हेतु 'मनसुखाल धनराज जैन विरुद्ध एकनाथ यिठ्ठले ओगले' - (1995)-2 उच्चतम न्यायालय न्यायालय भागले 665 के निर्णय के अंश।
- ii. एम.बी.पी.टी के उप संरक्षक को दिनांक 25.11.1993 का निप्पोन डेनरो इस्पात लिमिटेड का पत्र (सार रूप में, आई.आई.एल. के दिनांक 25.11.1993 के पत्र में कहा गया है कि पोत जे.एन.पी.टी. जलमार्ग/ एम.बी.पी.टी सीमाओं के बाहर लंगर किए जाएंगे तथा पोत से माल बजरा में उतारते हुए अपनी पकड़-युक्त-झेनों द्वारा किया जाएगा। लाइटरेज प्रचालन के दौरान धमतार जाते हुए बजरा एम.बी.पी.टी जलमार्ग से होकर गुजरेगी। तदनुसार, आई.आई.एल. ने एम.बी.पी.टी से अनुमति के लिए नियेदन किया है तथा बजरा के परिवहन और अन्य संबंधित औपचारिकताओं के लिए लगने वाले प्रभार ले शारे में सलाह मांगी है।)
- iii. एम.बी.पी.टी के उप संरक्षक का निप्पोन डेनरो इस्पात लिमिटेड को सिखा पत्र स०-डीसी/सी-एसएच/6833, दिनांक 15.10.1994 (धरमतार के लिए आयातित कार्गो पर/से माल उतारने-घटाने से लिए रु. 15/- प्रति मैट्रिक टन का प्रभार लगाने हेतु दिनांक 08.03.1994 के संकल्प स० 123 में उल्लेखित न्यासी मंडल की संस्तुतियां सूचित करता हुया दिनांक 15.10.1994 का एम.बी.पी.टी का पत्र)
- iv. पतन-मार्गों पर परिवहन के लिए रु. 15/- प्रति मैट्रिक टन की दर से लगने वाले शुल्क को कम करने के लिए नियेदन हेतु आई.आई.एल. द्वारा एम.बी.पी.टी के अध्यक्ष को सिखा दिनांक 17.01.1997 का पत्र

एम.बी.पी.टी द्वारा फ़ाइल किए गए दस्तावेजों की प्रतियाँ आई.आई.एल. को दी गईं।

11.3. संयुक्त सुनवाई में आई.आई.एल. तथा एम.बी.पी.टी ने निम्नलिखित पेशकश की

एम.बी.पी.टी

- i. इन दो मामलों पर विचार नहीं किया का सका (अ) क्या एम.बी.पी.टी इस्पात पर बी.एफ.एल. क्षेत्र में लाइटरेज के लिए प्रभार लगा सकती है और (ब) पतन-मार्ग में कार्य करने हेतु रु. 15/- प्रति मैट्रिक टन की सामान्य दर निर्धारित करने के लिए तथा इसे एस.ओ.आर. में समिलित किया जाए।

- ii. जैसा कि माननीय उच्च न्यायालय ने पहले ही टी.ए.एम.पी. को यह मामला सौंप दुका है, हम स्थीकार करते हैं कि टी.ए.एम.पी. को इस्पात मामले में लागू प्रभार दर तथा सामान्य दर देखने का अधिकार है।
- iii. हमारे द्वारा प्रस्तुत नौकाधिकरण चार्टर्स स्पष्ट तौर पर दर्शाता है कि बी.एफ.एल. क्षेत्र पतन सीमाओं का अनुमोदन करता है, यह पतन-मार्ग बनाता करता है।
- iv. एम.पी.टी की दो धाराएँ 48 एवं 49 टी.ए.एम.पी. से 'पतन-मार्ग' पर यिनिदिष्ट सेवाओं के लिए एस.ओ.आर. बनाने की आवश्यकता दर्शाती है, धारा 48 (1) (अ) यिशेष तौर पर पतन एवं पतन-मार्ग के बीच पोत पर यात्री अथवा माल के यायातरण का उल्लेख करती है।
- v. धारा-48 में शब्द-समूह 'के संबंध में' स्पष्ट तौर पर पतन-प्रचालन के साथ संबंध दर्शाती है, बी.एफ.एल. में लाइटरेज एक पतन प्रचालन से जुड़ी संक्रिया है, कृपया उच्चतम न्यायालय का 'मनसुखलाल धनराज जैन विरुद्ध एकनाथ औगले' मामले के संबंध में निर्णय का पैरा-14 देखें जो कि स्पष्ट करता है कि 'के संबंध में' जैसे वाक्यांश की व्याख्या कैसे करें।
- vi. पतन-मार्ग पर लाइटरेज ऑपरेशन पतन के संबंध में है अतः धारा 48 लागू होती है, संबंधित क्षेत्र एम.बी.पी.टी के बी.टी.एम.एस.के अधीन है।
- vii. [अध्यक्ष (टी.ए.एम.पी.) : एम.बी.पी.टी द्वारा पतन सीमाओं के बाहर क्षेत्र में उपलब्ध कराई गई सेवाओं को स्पष्ट करते हैं]
- viii. यद्यपि बी.एफ.एल. क्षेत्र के वे पोत हमारे बी.टी.एम.एस. के संपर्क में हैं तथा हमारे द्वारा संचालित होते हैं, उदाहरणार्थ : सूरत से गोवा जाते हुए पोत हमारे तट के निकट नहीं आता है अतः हम मार्गदर्शन नहीं करते हैं, परंतु, बी.एफ.एल. हमारी सीमा के बहुत निकट है अतः हमें उसका संचालन करना पड़ता है।
- ix. ऑपरेशन की प्रकृति संयुक्त है, केवल लाइटरेज ही नहीं बल्कि हमारे जलमार्ग से बजरा के परियहन पर भी विचार करने की आवश्यकता है, बजरा पर, पोत संबंधित प्रभार जैसे कि पतन देय एवं जल यात्रा प्रभार आदि लागू होते हैं।
- x. [अध्यक्ष (टी.ए.एम.पी.) : यदि कोई बिना लाइटरेज का पोत बी.एफ.एल.पर, निष्कपट परियहन करता है तो उसका प्रभार क्या है?]
- हम इस तरह के मामले की अनुमति मामले के एम.ओ.यू. के आधार पर देते हैं, (ठदाहरण) जे.एन.पी.टी. से संबद्ध पोत, टाटा पायर आदि।
- xi. इस्पात वियाद केवल 1998 से 2006 की अवधि के संबंध में देखना चाहिए क्योंकि 2006 की सरकार की अधिसूचना लाइटरेज ऑपरेशन से संबंधित क्षेत्र के मुख्य पतन पतन-सीमाओं के अंतर्गत लाए गए हैं, 2006 के बाद धरमतार सीमा-शुल्क क्षेत्र का भाग हमारी पतन सीमाओं के अंतर्गत पड़ता है।
- xii. आंतरिक लंगरगाह प्रचालन कार्यों के लिए प्रभार टी.एम.पी. द्वारा पहले ही अनुमोदित किया जा चुका है, यदि बाहरी क्षेत्र के लिए रु. 15/- प्रति मैट्रिक टन का प्रभार आंतरिक क्षेत्र से अधिक है तो टी.ए.एम.पी. को एक युक्तिसंगत प्रभार निर्धारित करने पर विचार करना है।
- xiii. 17.01.1997 के पत्र में इस्पात एम.बी.पी.टी को प्रभार रु. 6/- तक कम करने के लिए नियेदन कर चुका है (प्रति दी गई है), इसका अर्थ है कि आई.आई.एल ने प्रभार के लिए हमारे अधिकार क्षेत्र को स्थीकार किया है।
- xiv. 'पतन-मार्ग' आई.पी.अधिनियम एवं एम.पी.टी अधिनियम के सामंजस्यपूर्ण पाठन के साथ समझा जाना चाहिए, कृपया धारा 2 (अ), 3 (4) एवं आई.पी. अधिनियम की धारा 5 देखें, कृपया एम.पी.टी. अधिनियम की धारा 2 (क्य) तथा (आ) देखें, पतन-मार्ग

- निर्धारित करने के लिए सरकार की अधिसूचना की आवश्यकता नहीं है, केवल शर्त यही है कि संबंधित पतन में भारतीय पतन अधिनियम लागू होना चाहिए। 'पतन-मार्ग' की परिमाणा में स्पष्ट रूप से उल्लेखित है - 'पतन के संबंध में'
- xv. सामुद्री एवं व्यापार समुदायों द्वारा पालित की जा रही प्राचीन पद्धति को आन्यता मिलनी चाहिए।
- xvi. हम यह दावा नहीं कर रहे हैं कि पतन-मार्ग अनंत सीमा तक फैला है। पतन-मार्ग का अभिप्राय केवल मुंबई 'के संबंध में' होना चाहिए।
- xvii. टी.ए.एम.पी. ने अपने पूर्वर्थी जून 1999 के आदेश में ₹ 15/- प्र.मैट. परिमाणित किया है। कृपया लागत एवं पूर्व निर्धारित विकल्प सम्बन्ध का अवलोकन करें। पड़न की राष्ट्रीय हानि लगभग ₹ 101.58/- प्र.मैट. है।
- xviii. मंडल जै 1998 में ₹ 15/- प्र.मैट. का प्रभार नियत किया था। 19 लाई से अल्पक समय गुजरने के बाद भी उसी दर का प्रस्ताव रख रहे हैं।
- xix. कृपया दिल्ली नगरपालिका विरुद्ध मोह. यासून मामले को देखें जिसमें उच्चतम न्यायालय ने कहा है कि कोई भी शुल्क लगाने के लिए हमेशा प्रत्यक्ष संबंध होना आवश्यक नहीं है। प्रतिदान आवश्यक नहीं है। लेवल एक आकस्मिक संबंध पर्याप्त है।
- xx. 1994 से 2006 की अवधि के लिए हमारे द्वारा लगाए प्रभार संविदा की शर्तों के आधार पर है। संविदा में प्रवेश के लिए पतन के अधिकार धारा 48 एवं 49 पर निर्भर नहीं है। कृपया धारा 33 पढ़ें। धारा 46 मंडल को शर्त बनाने का अधिकार देती है।
- xxi. यदि पतन-मार्ग में एम.बी.पी.टी का अधिकार क्षेत्र संदेहस्पद है तो नव. 1993 को इस्पात को हमारी अनुमति लेने की आवश्यकता क्यों थी? 15.10.1994 के पत्र में एम.बी.पी.टी ने आई.आई.एल. को लाइटरेज प्रचालन की शर्तों एवं प्रभार के संबंध में सूचित किया। अतः 1994 में एम.बी.पी.टी तथा आई.आई.एल. के बीच एक वाध्यता-शुल्क दालागू हुई। आई.आई.एल. ने इस पर कार्रवाई की। संबंधित मंडल संकल्प के लिए कोई सरकारी संस्थीकृति की आवश्यकता नहीं है।
- xxii. व्यायासाधिक संविदा में किसी भी प्रकार का दबाव गाया नहीं है।
- xxiii. जब तक टी.ए.एम.पी. दर का सामान्य मापदंड न बना ले आई.आई.एल. के साथ संविदा जारी रहेगी।
- xxiv. [अध्यक्ष टी.ए.एम.पी. : क्या एम.बी.पी.टी द्वारा कोई नाला (चैनल) अनुरक्षित या तलकर्षित किया गया?]
- xxv. पतन सीमायों के बाहर कोई तलकर्षण की ही किया गया, परंतु दिना शुल्कराजन के इसे प्राकृतिक दैनेल के रूप में लिया गया है।
- xxvi. धारा 48 सेवाओं के प्रावधानों के बारे में नहीं बताती है परंतु यह निष्पादित सेवा बारे में बताती है। 'निष्पादन' को प्रावधान के समरूप नहीं माना जा सकता है। एम.बी.पी.टी जे आई.आई.एल. को को निष्पादन हेतु अनुमति दी है।
- xxvii. धारा 42 के तहत सरकारी अनुदान छाप कश्ना एम.बी.पी.टी द्वारा की गई अनुपत्ति मानी जा सकती है। धारा 48 के अंतर्गत इस प्रकार का निष्पादन टी.ए.एम.पी. के शुल्क निर्धारित करने के अधिकार का अतिक्रमण द्वारा कर सकता।
- xxviii. अतः हमारा प्रस्ताव, पतन सीमा से बाहर परंतु पतन-मार्ग में अंतर्गत कार्गो प्रचालन के लिए धारा 48 के तहत सामान्य प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है।
- xxix. धारा 2 (1) पर इस्पात के विवाद के संदर्भ में यह दिल्ली दिया जाए कि 'संदर्भ उल्लेखित स्थान पर निश्चित चैनल नहीं भी ही सकता है। परंतु यह पतन की ओर जाने का मार्ग है।

- xxx. टी.ए.एम.पी ने अभी तक पतन-उपमार्ग के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया है, चूंकि कोई प्रशुल्क नहीं है, एम.बी.पी.टी और इस्पात के बीच संविदात्मक करार को वर्ष 2006 से पूर्व के लेनदेन के मामले में मार्गदर्शन करना चाहिए। 1994 में इस्पात को दी गई प्रति-पेशकश लाइटरेज प्रचालन की अनुमति की शर्त स्वरूप रु. 15/- के कार्गो संबंधित प्रभार का भुगतान करना है।
- xxxi. जब तक कि धारा 48 एवं 49 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारित नहीं हो जाता है, पतन द्वारा धारा 33 एवं 34 के अंतर्गत की गई संविदा को मान्यता दी जानी चाहिए। चूंकि संविदा में कोई मान सक्रिय नहीं है, धारा 34 के उल्लंघन का आरोप मान्य/यास नहीं हो सकता है।
- xxxii. चूंकि इस्पात ने संविदा का निष्पादन किया है अतः एस्टोपल (विबद्ध) का सिद्धांत इस्पात पर लागू होता है।
- xxxiii. हमें इस बात में ज़रा भी संदेह नहीं है कि पतन सीमाओं तथा पतन-मार्ग में ली जाने वाली सेवाओं के लिए धारा 48 एवं 49 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारित करने ले लिए टी.ए.एम.पी ही एक मात्र प्राधिकरण है।
- xxxiv. एम.बी.पी.टी एस.ओ.आर. में लाइटरेज एवं लंगरगाह शुल्क दर शामिल हैं। टी.ए.एम.पी द्वारा बनाया गया एस.ओ.आर. स्पष्ट स्पष्ट से पतन तथा पतन-मार्ग के लिए है। एम.बी.पी.टी अब क्यों पृथक दर के लिए पूछ रहा है तथा यों भी सिर्फ इस्पात द्वारा किए जा रहे प्रचालन के लिए? यह पक्षपात पूर्ण रवैया है।
- xxxv. सूचीबद्ध सेवाओं के लिए प्रावधान धारा 48 के अंतर्गत प्रशुल्क लगाने की पहली शर्त है। बी.एफ.एल. क्षेत्र में पतन द्वारा उपलब्ध कराई जा रही सेवाओं के संबंध में पतन संतोषजनक तरीके से स्पष्ट नहीं दे पाया। यी.टी.एम.एस. पोत के लिए सामान्य अनुश्रवण तंत्र है। यह कार्गो संबंधित सेवा नहीं है। अतः पतन का प्रस्ताव धारा 48 के अंतर्गत स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- xxxvi. धारा 49 में प्रयुक्त अभिव्यक्ति - धारा 49 पतन सीमाओं तथा पतन-मार्ग के लिए विशिष्ट धारा है। इसमें 'के संबंध में' जैसे शब्द-समूह का प्रयोग नहीं हुया है।
- xxxvii. धारा 2 (r) पतन-मार्ग को परिभासित करती है। यह परिभाषा धारा 48 एवं 49 में प्रयुक्त होती है। पतन-मार्ग होने के लिए 'नौ-यात्रा योग्य नदी या चैनल' का होना आवश्यक है। जहां हमारे प्रचालन होते हैं उस स्थान पर एम.बी.पी.टी में कोई नौ-यात्रा योग्य नदी या चैनल' नहीं है। अतः धारा 48 एवं 49 के अंतर्गत केवल एम.बी.पी.टी की पतन-सीमा के लिए ही प्रशुल्क निर्धारित किया जा सकता है क्योंकि मुंबई पतन में नौ-यात्रा योग्य नदी या ऐसा कोई चैनल नहीं है जो पतन की ओर जाता है तथा जोकि पतन सीमा से बाहर है।
- xxxviii. चूंकि संदर्भित स्थान पर प्रशुल्क निर्धारित होने का सवाल ही नहीं पैदा होता अतः उगाही शुल्क की मात्रा पर बहस करने की आवश्यकता नहीं है।
- xxxix. 1994 का इस्पात एवं एम.बी.पी.टी का पत्र एम.बी.पी.टी के जलमार्ग से परियहन करने वाली बजरायों पर लगने वाला पोत संबंधी प्रभार है, जिस पर हमारा कोई विवाद नहीं है। अतः कार्गो संबंधित प्रभार पर हमारी कोई पेशकश या स्वीकृति नहीं है जिसे कि एम.बी.पी.टी द्वारा कथित संविदा का आधार माना जा सकता है।
- xL. एम.बी.पी.टी पार्टियों में विभेद नहीं कर सकती। इस्पात को धारा 48 एवं 49 के अंतर्गत निर्धारित शुल्क का ही भुगतान करने को कह सकती है। टी.ए.एम.पी के गठन से पूर्व धारा 48 एवं 49 में शुल्क निर्धारित करने की शर्तों का उल्लेख है तथा इसके अनुसार केवल केन्द्र सरकार को ही प्रशुल्क निर्धारित करने का अधिकार है।

- xLi. एम.बी.पी.टी एवं इस्पात के बीच में धारा 34 की शर्तों के अनुरूप कोई संविदा नहीं है.
- xLii. धारा 42 के अंतर्गत अधिकृत व्यक्ति द्वारा निष्पादन को धारा 48 अनुमति देती है, परंतु इस्पात धारा 42 के अर्थीन एम.बी.पी.टी द्वारा अधिकृत व्यक्ति नहीं है:
- xLiii. यदि धारा 48 के अंतर्गत निष्पादन आयश्यक है तो इस्पात, न कि एम.बी.पी.टी, बी.एफ.एल क्षेत्र में विशिष्ट सेवाओं का निष्पादन कर रहा है, ऐसी स्थिति में एम.बी.पी.टी कैसे किसी अन्य के द्वारा निष्पादित सेवा के लिए शुल्क मांग सकता है.

11.4. आई.आई.एल द्वारा उनके द्वारा की गई बहस का सारांश संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत किया गया, आई.आई.एल द्वारा विचारित निर्धारण विंदुओं एवं उन विंदुओं पर उनके द्वारा की गई बहस नीचे सारणी में दिए गए हैं:

क्र.सं०	आई.आई.एल द्वारा विचारे गए निर्धारण विंदु	ऐसे विंदुओं पर आई.आई. की दलील
1.	वर्ष 2006 से बाद अधिकि के लिए, अर्थात् अधिसूचना के द्वारा पतन सीमाओं का विस्तार के पश्चात, क्या एम.बी.पी.टी. पतन सीमाओं से बाहर कार्गो प्रचालन गतिविधियों के लिए प्रशुल्क लागू करने की मांग का हकदार है?	<p>इस प्रश्न का उत्तर निश्चित रूप से 'ना' है। सर्वसम्मति से, अध्याय IV विशेष रूप से 'प्रतन या पतन-मार्ग पर या 'के संबंध में' उपलब्ध कराई गई सेवाओं के सन्दर्भ में बताता है। ०००००००० परारा 48 एवं ५७ में प्रयुक्त अभिव्यक्ति-'पतन अथवा पतन-मार्ग' सीमा के अंतर्गत कोई स्थान' कार्गो के संबंध में पोत को कोई सेवा उपलब्ध कराई जाती है और, अतः, यह केवल धारा 49 के अंतर्गत आएगा, जोकि पतन सीमा तथा पतन-मार्ग ही सीमित है।</p> <p>इन परिस्थितियों में यह है कि पतन न्यास टी.ए.एम.पी के दरों का मापदंड तथा शर्तों का विवरण मांग सकता है जिसके तहत मंडल 'पतन अथवा पतन-मार्ग' या 'इनके संबंध में' सेवा निष्पादित करता है।</p> <p>इस अधिनियम में जब भी इस संबंध में किसी प्रकार की अभिव्यक्ति हुई है तो इसका कथित अधिनियम की परिभाषा के अनुरूप ही अर्थ निकलना चाहिए। धारा 2 (r) पतन के संबंध में 'पतन-मार्ग परिभाषित करता है जिसका तात्पर्य उन नौ-यात्रा योग्य नदियों एवं चैनलों से है जो पतन की ओर जाते हैं तथा जिनमें भारतीय पतन अधिनियम लागू हैं। यह पूर्णतया स्पष्ट है कि धारा 48 एवं 49 में पतन उप-मार्ग संबंधित अभिव्यक्ति</p>

को धारा 2 (r) में अंतरनिह परिभाषा का पालन करना चाहिए ए कि अन्य किसी कानूनी नियम का.

इस अधिनियम में “पतन-भाग के संबंध में” कथन का प्रयोग का स्पष्ट कारण नी-यात्रा योग्य चैनलों का ध्यान रखा जाना है जोकि, उदाहरणार्थ- जो कांडला पतन की ओर जाता है, उदाहरणार्थ- कोलकाता में सैंडहैंड कोलकाता सीमा से बाहर पड़ता है, तो भी तुगली नदी पतन की ओर प्रशस्त होती है। पतन अधिनियम में प्रायधारों का इन पक्षों से अन्यथा संबंध है न कि एम.बी.पी.टी. द्वारा दी गई दस्तील ॥ अर्थात्-इसका तात्पर्य है-पतन से संबंधित कुछ ॥

एम.बी.पी.टी.के पास पतन सीमाओं के भीतर जहाजों को भार-रहित करने के लिए चालू दरों का मापदंड ॥ शर्तों का विवरण ॥ यदि इस्पात द्वारा अप्रभारित केन्द्र पतन सीमाओं या पतन शर्तों के अंतर्गत है तो अतिरिक्त

शुल्क निर्धारित करने की क्यों आवश्यकता है? यह अपने आप ही स्पष्ट हो जाएगा कि पतन स्थय ही अपनी सही स्थिति को समझ चुका है। परंतु इस आश्रिते ॥ अप्रभारित संक्रिया पतन सीमाओं से बाहर है तथा, अतः शुल्क दर लगाने की आवश्यकता पड़ेगी। इन परिस्थितियों में यिनमता पूर्वक स्वीकार किया जाता है, चूंकि कार्गो प्रचलन पतन एवं पतन सीमाओं से बाहर किए जा रहे हैं पतन को बाह्य होने वाली प्रधालन कियायों के लिए शुल्क लगाने की आवश्यकता नहीं है। इस प्राधिकरण से यह प्रश्न उठाया गया है कि कार्गो को दी जा रही सेवायों की प्रकृति क्या है। इस संबंध में मैंने पतन से कोई उत्तर नहीं प्राप्त किया है।

माननीय टी.ए.एम.पी. कृपया धारा 48 एवं 49 के अंतर को ध्यान पूर्वक देखें।

धारा 48 पतन भाग पर एवं ‘के संबंध में ‘सेवायों का जिल्हा करता है। धारा ॥ ॥ दिया गया कथन है अपतन या पतन-भाग की सीमाओं के भीतर कोई ॥ स्थान। धारा 48 के ॥ नर्गत ॥ दाएं छून या पतन भाग ‘पर’ अथवा ‘के संबंध में ॥ ॥ चाहिए

		<p>थी, यह उस स्थान का उल्लेख करता है, जहां सेवाएं या उसकी सुविधाएं उपलब्ध कराई, बार बार उठाए जा रहे सवालों के संबंध में उत्तर एकमात्र दी.टी.एम.एस. है, मैं विनम्रतापूर्वक यह स्वीकार करना चाहता हूँ कि दी.टी.एम.एस काग़ों एवं जाहाज को उपलब्ध कराए जाने वाली सेवाएं नहीं हैं, यह कथक यातायात के प्रबंधन के लिए है, किसी भी स्थिति में पतन के पास गुजरने पर पतन पोत संबंधी प्रभार लगाता है।</p>
2.	उपर्युक्त निर्णय के लिए क्या आई.आई.एल.प्रधालन-अर्थात् लाइटरेज प्रधालन पतन सीमाओं/या पतन उप-मार्ग के बाहर होता है?	<p>आई.आई.एल.प्रधालन पतन या पतन उपभारी की सीमाओं के बाहर होता है, नक्शे में बहुत सावधानी से दर्शाया गया है कि लंगरगाह का 75% से अधिक क्षेत्र धरमतार के लिए सीमा शुल्क द्वारा घोषित लाइटरेज केन्द्र है।</p> <p>यदि एक जहाज पतन की सीमाओं के भीतर लाइटरेज प्रक्रियाएं करता है प्रशुल्क के रूप में पहले से ही एक दर दी जाती है, दर को निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है, यदि पतन सीमाओं से बाहर कार्य होता है तो कोई भुगतान नहीं करना होता है।</p> <p>यह समरण रखने पूर्णतया आवश्यक है कि मुंशई पतन धरमतार को जाने वाले पोत द्वारा पोत संबंधी प्रभार पृथक रूप से अदा किए जा रहे हैं और, अतः यह दलील सही नहीं है कि पतन सीमा से पोत का गुजरना पतन से निर्धारित है।</p>
3.	परिस्थिति (स्थिति) ?	<p>पतन सीमाओं से लाइटरेज प्रधालन के संबंध में परिस्थिति नियत करना आवश्यक है क्योंकि दरों का मापदंड पहले से ही निर्धारित हो चुका है, ये दरों का मापदंड पोत संबंधी सीमाओं के लिए भी है जब पोत पतन सीमाओं से होकर गुजरता है, इन परिस्थितियों में कोई मात्रा निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>यह एक स्वीकार्य स्थिति है कि पोत कोई सेवा उपलब्ध नहीं करवाता और मार्ग से गुजरने के लिए पतन जल-मार्ग के उपयोग के लिए प्रभार पहले से ही लिया जा चुका है, बाकी के तर्क में कोई</p>

		प्रभायशाली तत्व नहीं है।
4.	मुख्य पतन न्यास अधिनियम के अंतर्गत क्या 2006 की अवधि के लिए एम.बी.पी.टी.पतन न्यास द्वारा निर्धारित, परंतु केन्द्र सरकार द्वारा अनुमोदित न किया गया अथवा राजपत्र में अधिसूचित न किया गया प्रभार लगा या वसूल कर सकता है?	<p>पतन न्यास ने तर्क दिया है कि 2006 से पूर्ण की वसूली संविदा के आधार पर थी, और इस संबंध में कुछ पत्र पढ़े गए, ये सब अप्रासंगिक था।</p> <p>मुख्य पतन अधिनियम तथा धारा 48 एवं धारा 49 हर समय लागू थी तथा टी.ए.एम.पी. के समक्ष जो प्रशुल्क निर्धारित करने का मामला था उसके तहत पतन को प्रशुल्क निर्धारित करना था तथा केन्द्र सरकार से अनुमोदित करवाना था या राजपत्र में प्रकाशित करवाना था और जब तक यह न हो इसकी कोई कानूनी वैयता नहीं बनती।</p> <p>नियम केवल इस आधार पर परिवर्तित नहीं किए जा सकते कि मानव गलतियों का पुतला है, यदि उनका तर्क सही है कि उगाही संविदा के आधार पर हो सकती है तो उन्हें आज प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए टी.ए.एम.पी. के पास पहुँचाने की आवश्यकता क्यों थी, स्थिति केवल उस स्तर तक बदली है कि निर्धारित दर को केन्द्र सरकार द्वारा अनुमोदित करवाना है तथा राजपत्र में प्रकाशित करवाना है, परंतु अब टी.ए.एम.पी. द्वारा नियत किया जाता है। कोई भी नहीं कह सकता है कि 2006 तक संविदात्मक रूप से नियत प्रशुल्क लिया जाता था तथा 2006 से प्रशुल्क लागू होगा, यदि पतन न्यास ने प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए एक नियत प्रक्रिया का पालन नहीं किया है तो इसे ऐसे ही रहने दें।</p> <p>कृपया प्रस्तुत किए गए पत्राचार का अनुसरण करें, यह सब केवल पतन के पास से गुजरने के संबंध में है न कि लाइटरेज प्रचालन के संबंध में, भारत के संविधान के अनुच्छेद 14 को को ध्यान में रखना चाहिए, कोई भी कार्यवाहक अधिकारी लाइटरेज द्वारा प्रदत्त अधिकार के बिना कार्य नहीं कर सकता तथा, अतः जब तक अधिनियम के प्रावधानों में व्यवस्था न हो पतन न्यास दरों का लापदंड हो जू नहीं कर सकता था, पतन न्यास दरों का लापदंड अलग अलग दस्तियों के लिए अलग अलग नहीं कर सकता क्योंकि ऐसा करना संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन होगा, इसी लापदंड से</p>

		<p>पारदर्शकता की आवश्यकता है तथा उपलब्ध कराई गई सेवाओं या स्थान के लिए प्राप्तिकरण द्वारा प्रशुल्क दर नियत करने की आवश्यकता है अब जो कि पतन द्वारा पहले किया गया था तथा केवल सरकार द्वारा अनुमोदित एवं राजपत्र में प्रकाशित था।</p> <p>हर स्थिति में पूर्ण निर्धारित दर उपलब्ध है अतः अन्य दर लगाना अनावश्यक है। परंतु यह दर पतन सीमा के भीतर खाली होने वाले पोत के लिए है जो कि सीमा से बाहर वाले पोत के लिए।</p>
--	--	--

11.5. यदि आई.आई.एल द्वारा सौंपी गई सारांश की प्रति एम.बी.पी.टी की संयुक्त मुनवाई में इस परामर्श के साथ दी गई कि वे अप्लाई सलाहकार की दलीलों का सारांश प्रस्तुत करें। एम.बी.पी.टी को यह सलाह भी दी गई कि वे आवश्यक समर्थित दस्तावेजों के साथ यह संघट करने की सलाह दी कि वे उन विधादित नौ-यात्रा योग्य नदियों तथा चैनलों की स्थिति स्पष्ट करे जहाँ प्रचालन किए जा सकते हैं। एम.बी.पी.टी इस संबंध में लिखित रूप में पेशकश करने तथा आई.आई.एल को अवैधित करने के लिए सहमत हो गए।

12.1. लिकहे गए दिनांक 25.08.2010 के पत्र के अंतर्गत अपने तकों का सारांश प्रस्तुत किया है। एम.बी.पी.टी द्वारा प्रस्तुत दलीलों के सारांश की एक प्रति आई.आई.एल को उनकी लिखित टिप्पणी के लिए हमारे दिनांक 31.08.2010 के पत्र के द्वारा अवैधित की है। आई.आई.एल ने दो माह के समय विस्तार के बाद अपना उत्तर दिनांक 26.10.2010 के पत्र द्वारा प्रस्तुत कर दिया है। एम.बी.पी.टी सभी आई.आई.एल के प्रत्युत्तर में अंतरनिष्ठ तकों का तुलनात्मक विवरण नीचे सारणी में दिया जा रहा है।

क्र.सं.	एम.बी.पी.टी. के सारांश में निहित मामले	एम.बी.पी.टी. द्वारा अपने सारांश में दी गई दलीलें	एम.बी.पी.टी. की दलीलें पर आई.आई.एल. का प्रत्युत्तर
1.	क्या बी.एफ.एल. क्षेत्र, जिसे कि एम.बी.पी.टी. मुंबई घसन-मार्ग का भाग मानता है, के निकट आई.आई.एल द्वारा प्रचलित की जाने वाली लाइटरेज प्रचालन क्रियाओं के संबंध में एम.बी.पी.टी. रु. 15/- पर.मै.ट. की दर से प्रशुल्क लागू	i. प्रलेखित दस्तावेज स्पष्ट संघ से सिद्ध करते हैं कि आई.आई.एल और एम.बी.पी.टी. के मध्य संपूर्ण तथा निष्कर्षित संविदा अस्तित्व में थी तथा एम.बी.पी.टी. को बी.एफ.एल. क्षेत्र में लाइटरेज प्रचालन प्रक्रियाएं दास्तावी थीं। कथित संविदा के अंतर्गत एम.बी.पी.टी. ने एम.बी.पी.टी. के जल-मार्ग से समस्त आवश्यक कार्गो संबंधित प्रभार रु. 15/- पर.मै.ट. की दर से भुगतान करके आई.आई.एल के कार्गो को परियहन की	यह एम.बी.पी.टी. का मामला है कि एक निष्कर्षित संविदा अस्तित्व में है। यह एम.बी.पी.टी. का तक्के है कि कथित निष्कर्षित संविदा के संदर्भ में आई.आई.एल. ने एम.बी.पी.टी. के साथ कथित संविदा की वैयता पर विवाद पैदा करने से स्वयं को विवद

	करने का हकदार है?	अनुमति दी है, वस्तुतः आई.आई.एल. उस कथित अनुमति तथा संविदा पर अमल कर चुका है तथा संविदा के तहत व्यापारिक लाभ अर्जित कर रहा है.	किया है, आई.आई.एल तथा एम.बी.पी.टी. के बीच ऐसी कोई संविदा नहीं है जैसा कि कहा जा रहा है.
		<p>ii. इन परिस्थितियों में, आई.आई.एल., प्रेमिजरी, एस्टोपल के सिद्धांत तथा भारतीय साक्ष्य अधिनियम की धारा 115 के अधीन विचार करने के बावजूद, आई.आई.एल. एवं एम.बी.पी.टी. के बीच संविदा की वैयता पर विवाद करने के लिए प्रतिबंधित है। अन्यथा भी, परंतु एम.बी.पी.टी. की अनुमति के लिए, आई.आई.एल. अपने कार्गो की पतन जल-मार्ग से परिवहन तथा “पैकेज-ओपरेशन” के लिए हकदार नहीं होंगे, प्रचालन कार्य आई.आई.एल. ने अपनी इच्छा से किए हैं इस पर एम.बी.पी.टी. की ओर से कोई वाध्यता नहीं थी।</p> <p>iii. आई.आई.एल. द्वारा किए जाने वाले वाहनांतरण प्रचालन में मुख्य पतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 2(p) में हुए उल्लेख के अनुरूप स्तंभ गाड़ना तथा कार्गो का पतन जल-मार्ग सीमाओं में यात्रा करना भी शामिल है, जैसा कि देखा जा सकता है कि “पियर(स्तंभ)” की परिभाषा और तैरता हुया बजरा (वाहनांतरण करने वाला) अथवा ‘पौंडन’ या इससे संबंधित अन्य कार्य भी अंतर्निष्ठ हैं, कथित मुख्य पतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 46 के अंतर्गत, अन्य विषयों में एम.बी.पी.टी. की पूर्य अनुमति के बिना तथा उसमें अंतर्निहित शर्तों के पालन के बिना कोई भी व्यक्ति पतन या पतन-मार्ग की सीमाओं के भीतर कोई ‘स्तंभ’ न गाड़ सकता है न खड़ा कर सकता है, यदि ऐसा कुछ है, जैसा कि धर्तमान भासले में एम.बी.पी.टी. ने आई.आई.एल. को अनुमति दी है तथा आई.आई.एल. ने इस अनुमति के अंतर्गत स्तंभ खड़ा किया</p>	<p>आई.आई.एल ने दिनांक 25.11.93 के पत्र के द्वारा एम.बी.पी.टी. को उनकी बी.एफ.एल. क्षेत्र या उससे परे होने वाली लाइटरेज प्रचालन के संबंध में सूचित किया है और एम.बी.पी.टी. के जल-मार्ग से निर्देश गमन के लिए नियंत्रण किया है।</p> <p>iii. दिनांक 08.03.1994 का सकल्प सं 123 संविदा नहीं है, मुख्य पतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा-34 के अनुसार इसके प्रावधानों की शर्तों पर एक मंडल इस आधिनियम के तहत इससे संबंधित कार्य करने के लिए संविदा में प्रविष्ट हो सकता है अथवा किसी संविदा को निष्पादित करने के लिए सक्षम है, मुख्य पतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा-34 के अनुसार मंडल की ओर से प्रत्येक संविदा अध्यक्ष (या अन्य कोई अधिकारी को जो कि विभागाध्यक्ष के पद से कम स्तर का न हो तथा जिसे सामान्य या विशेष आदेश से अध्यक्ष द्वारा अधिकृत किया गया हो) मंडल की सामान्य मोहर द्वारा मोहरबंद की जाएगी।</p> <p>कथित अधिनियम की धारा 34 के अनुसार कोई भी संविदा जौँ इस अधिनियम के प्रावधानों या</p>

	<p>(मूल पोत, जिससे बजरा जोड़ी गई है, के बी.एफ.एल. क्षेत्र जो कि पतन-मार्ग है में परिवहन के लिए), बी.एफ.एल. क्षेत्र के निकट एम.बी.पी.टी. की अनुमति तथा आई.आई.एल. और एम.बी.पी.टी. के मध्य हुई संविदा के तहत आई.आई.एल. स्टंड गाइड्स आया है।</p> <p>iv. उपर्युक्त उल्लेखित परिसर मुख्य पतन न्यास अधिनियम 1963 के सहपाठन के साथ धारा 33 के अंतर्गत ग्रावधानों के तहत एम.बी.पी.टी.कानूनी तौर पर कथित संविदा में प्रविष्ट होने का हकदार है।</p> <p>v. इन परिस्थितियों में, किसी भी कोण से देखे, आई.आई.एल. जो कि एम.बी.पी.टी.के साथ कथित संविदा में है तथा संबंधित लाभ अर्जित कर चुका है, को इस संविदा की वैधता को नकारने तथा एम.बी.पी.टी. क्षेत्र पर लाइटरेज प्रधालन करने हेतु रु. 15/- पर.ग्रै.ट. की दर से बास्तव मूलक शुल्क अदा करने से भना करने का हकदार नहीं है।</p> <p>vi. कथित संविदा धारा 34 के ग्रावधानों के साथ सामंजस्य में है क्योंकि इसे मंडल द्वारा आयशक संकल्प द्वारा, अर्थात् संकल्प सं. 123, दिनांक 08.03.1994, विधिवत अनुगोदित किया गया है।</p> <p>vii. बी.एफ.एल. केंद्र मुंबई पतन सीमा को स्पर्श करता है। अतः अधियादास्पद रूप से कथित बी.एफ.एल. केंद्र के पास का क्षेत्र, अर्थात् बी.एफ.एल. क्षेत्र जहाँ कि लाइटरेज प्रधालन होते हैं, मुंबई पतन की ओर जाने याला नौ-यात्रा योग्य धैनस का एक आग यन पड़ता है तथा यही पतन मार्ग है जैसा कि मुख्य पतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा- के अंतर्गत उल्लेखित है। कथित अधिनियम, अन्य विषयों के साथ, भारतीय पश्चिम तट पतन-मार्ग मुंबई शार्क के अंतर्गत सामुद्री विटिश नौकापिकरण चार्ट के केवल सामान्य अद्यतोकन से सिद्ध किया जा सकता है, जो कि मुंबई पतन की</p> <p>विनियमनों के आधार पर नहीं होगी मंडल पर वापित नहीं होगी।</p> <p>iv. सर्वसम्मति से, वर्तमान मामले में धारा-34 में निर्धारित पद्धति का अनुसरण नहीं किया गया है। अतः एम.बी.पी.टी. की दलीलें कि संकल्प सं. 123, दिनांक 08.03.1994 एक संविदा है, अस्वीकृत करने योग्य है।</p> <p>v. कथित मामला भी एम.बी.पी.टी. द्वारा टी.ए.एम.पी. के समक्ष उठाया गया था। आई.आई.एल. ने दस्तावेज प्रस्तुत किए थे जो कि स्पष्ट रूप से ये दर्शाते हैं कि आई.आई.एल. सतत रूप से प्रभार लगाए जाने का विरोध कर रहा है, तथा प्रभार देने के लिए याच्य है अन्यथा एम.बी.पी.टी. जल-मार्ग से यात्रा का रस्ता बंद हो जाएगा।</p> <p>vi. आई.आई.एल. उच्च न्यायालय, मुंबई में मुकदमे दायर करना, याचिका दाखिल करना तथा अन्य कानूनी कार्यवाहियां यही प्रदर्शित करती हैं कि आई.आई.एल. और एम.बी.पी.टी. मध्य कोई पारस्परिक समझ या संविदा नहीं थी। इसके विपरीत प्रलेख यह दर्शाता है कि आई.आई.एल. उच्च न्यायालय द्वारा जारी आदेश के तहत जो कि टी.ए.एम.पी. के निर्णय के अनुरूप था, एम.बी.पी.टी. को शुल्क का भुगतान कर रहा था। आई.आई.एल. द्वारा इस प्रकार के किए गए भुगतान योग्य उच्च न्यायालय के आदेश के फलस्वरूप थे तथा/अथवा एम.बी.पी.टी. की सख्त कार्रवाइयों के मद्देनजर आई.आई.एल. द्वारा किए गए भुगतान का तात्पर्य यह नहीं है कि आई.आई.एल. ने</p>
--	--

	<p>सीमायों तथा आसपास का क्षेत्र तथा उनके मार्ग दर्शाता है, यह तथ्य है कि मूल पोत नौ-यात्रा करता है और बी.एफ.एल. क्षेत्र में लंगर डालता है और लाइटरेज प्रचालन घलाता है तथा उनमें से कई पोत आंतरिक लंगरगाहों से दूर की नौ-यात्राएं करते हैं, इस प्रकार यह स्पष्ट तौर पर दर्शाता है कि यह एक नौ-यात्रा योग्य चैनल है। जैसा कि एम.बी.पी.टी. अधिनियम ने टी.ए.एम.पी. के विशेष प्रश्न पर अधिवादास्पद रूप से स्पष्ट किया है—</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. बी.टी.एम की सेयाएं ली जाती हैं; 2. क्षेत्र की निगरानी एम.बी.पी.टी. द्वारा की जाती है; 3. एम.बी.पी.टी. आश्रस्त करता है कि मुंबई पतन की ओर जाने याले पतन-आर्ग एवं चैनलों की टूट-फूट एवं बाध्यों को एम.बी.पी.टी. द्वारा दुरुस्त करके, विधिवत अनुरक्षित किया जाता है ताकि नौ-यात्रा सुचारू रूप से धृत सके; 4. यह आवश्यक नहीं है कि सभी चैनलों तथा मार्गों को अनियार्थ रूप से इस कारण से तत्कर्षित किया जाए कि संबंधित चैनल एवं पतन-आर्ग में प्राकृतिक गहराई/धारा का बहाय है; 5. पतन कहीं से भी तथा हर अगह से पोत को प्रदेश की अनुमति नहीं देता। <p>(viii) इस सच्चाई को ध्यान में रखते हुए कि उपरोक्त ढेके में एमबीपीटी ने आईआईएल को अनुमति दी थी कि वह अपने कार्गों को इसकी सीमा में एमबीपीटी पोर्ट जल सीमा के अन्तर्गत कार्गों के प्रति टन रु. 15/- के दर पर भुमत्तन के माध्यम से परिवहन करेगा जिसमें प्रति मीट्रिक टन सभी शुल्क शामिल हैं और आईआईएल इस अनुमति पर कार्य करते हुए प्रति टन रु. 15/- के दर पर एमबीपीटी को भुगतान करने के लिए बाध्य है जो</p>	<p>एम.बी.पी.टी. का प्रभार स्थीकार कर लिया है जैसा गलत रूप से कहा गया है। आई.आई.एल. एम.बी.पी.टी. के प्रभार लगाने की कानूनी वैधता का पूर्णतया विरोध करता रहा है।</p> <p>vii. संकल्प सं 123, दिनांक 08.03.1994 की कोई कानूनी वैधता नहीं है। नुज्ज्वलन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 52 के अनुसार (09.07.1997 से प्रभावी एवं अधिनियम 15 द्वारा विलोपित) मंडल द्वारा किसी भी दर या शर्तों को लागू करने के लिए केंद्र सरकार की पूर्य स्वीकृति तथा राजपत्र में प्रकाशन आवश्यक है, स्वीकार करते हुए कहना है कि संकल्प सं 123, दिनांक 08.03.1994 के अनुसर धारा 52 की अनियार्थ आवश्यकतयों का अनुपालन नहीं हुआ है, स्वीकार करते हुए कहना है कि एम.बी.पी.टी. द्वारा केंद्र स्कास से किसी प्रकार की स्वीकृति प्राप्त नहीं की गई है। अतः कहना है कि संकल्प सं 123, दिनांक 08.03.1994 एक निष्कर्षित संविदा है तथा आई.आई.एल. पर वाधित है, अस्वीकृत करने योग्य है।</p> <p>viii. अधिनियम की धारा 2 (p) 'पियर (स्तंभ)' को तथा महरा 2 (r) पतन-आर्ग को परिभाषित करता है। एमबीपीटी की शर्त कि आईआईपीएल ने एक पाया खड़ा किया है, उसीदृक् झूठ है। एमबीपीटी द्वारा यह आरोप लगाया गया है कि बड़े पोत से छोटे पोत पर भाल की उत्तराई और पाया का उत्थापन योगफल बनाता है। "पाया" के संबंध में स्पष्टीकरण जो "ट्रांसशिपर" के उद्देश्य के लिए बताया गया है साफ तौर पर बताता</p>
--	---	--

	<p>आईआईएल द्वारा किए गए लाइटरेज आपरेशन के संबंध में है।</p> <p>(ix). दूसरे प्रकार से भी, बताए गए प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 46 तथा 33 स्वतंत्र रूप से प्रबालन करते हैं और वे प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963 के अनुच्छेद 48 एवं 49 के प्रावधानों द्वारा नियंत्रित नहीं होते हैं।</p> <p>(x). इसलिए, बताए गए लाइटरेज आपरेशन के संबंध में जब तक टीएमपी द्वारा एक नियमित दर मान बनाया जाता है, एमबीपीटी आईआईपीएल के साथ किए गए पूर्वोक्त ठेके के अन्तर्गत आईआईएल से वसूली करने के लिए अधिकृत है और आईआईएल बताए गए सभी शुल्कों को एमबीपीटी पोर्ट सीमा के मार्फत कार्गो के परिवहन के लिए रु. 15/- प्रति टन के दर से भुगतान के लिए बाध्य है।</p>	<p>है कि इसका भतलब एक फ्लोटिंग क्राफ्ट या वेसेल से है जो उतारने के लिए या स्वप्रेरक है जिसपर बार्ज या ह्वार्फ से सामान उतारने के लिए तथा इन्हें एक जहाज में लादने के लिए गेयर प्रदान किए गए हैं, यह देखा जा सकता है कि एक “ट्रांसशिपर” के लिए होना चाहिए</p> <p>(क) एक फ्लोटिंग क्राफ्ट या वेसेल जिसपर कार्गो खाली करने के लिए गेयर प्रदान किए गए हैं।</p> <p>(ख) एक बार्ज या एक ह्वार्फ तथा</p> <p>(ग) एक पोत वर्तमान भामले में यहाँ केवल बड़ा पोत और छोटा पोत है। यह कहना कि बड़े पोत से छोटे पर लदान तथा उत्तराई बार्ज के उत्थापन के लिए योगफल बनाता है, दूठा है तथा अस्वीकृत है। यह खण्डन किया जाता है कि जैसा आरोप लगाया जा रहा है ऐसा कोई समझौता या करार एमबीपीटी और आईआईएल के बीच नहीं है।</p> <p>उपरोक्त कथन के पूर्वाग्रह के बिना तर्क के बदाव के लिए यह भी अनुमान लगा लिया गया है कि बीएफएल या उसके बाहर का लाइटरेज आपरेशन “पाया” का उत्थापन है, प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम का अनुच्छेद 46 आकर्षित नहीं करता। अनुच्छेद 46 केवल कुछ खास गतिविधियों पर लागू होता है जो पोर्ट की सीमा में या पोर्ट के सभीप की जाती हैं। बीएफएल पर ऐसे पाया के कथित उत्थापन के लिए इसमें बताए गए किसी शर्त पर कोई करार या आरोपण नहीं हो सकता है जो अनुमति से पोर्ट सीमा के बाहर या</p>
--	--	---

			<p>पोर्ट के समीप हो।</p> <p>(ix) अधिसूचना दिनांक 26-10-2006 तक बीएफएल पोर्ट सीमा का भाग नहीं था। यहाँ तक कि कथित अधिसूचना के बाद भी पूरा बीएफएल क्षेत्र पोर्ट सीमा के अंतर्गत नहीं आता है। एमबीपीटी गहरे समुद्र में लाइटरेज आपरेशन के लिए कोई शुल्क नहीं लगा सकता है। बीटीएमएस या किसी अन्य निगरानी के लिए मासिक पोर्ट शुल्कों का भुगतान बार्जेज के मार्फत कानून के अनुरूप किया जा रहा है। इसलिए, सूझाव दिया जा रहा है कि एक ही सेवा के लिए दोबारा शुल्क नहीं लग सकता है।</p> <p>(x) टीएमपी के आदेश दिनांक 17-3-2003 में पुनः विश्वास करते हुए यह बताया गया है कि पोर्ट की समीपता की निर्धारण सरकार करेगी।</p> <p>यह देखा गया है कि व्यावहारिक रूप से भी यह आवश्यक है कि पोर्ट की समीपता का निर्धारण किया जाए। यह प्रस्तुत है कि पोर्ट की समीपता की अनिर्धारित सीमा गंभीर अनेकार्थकता को जन्म देगी और वह अधिनियम के अंतर्गत अनुज्ञेय नहीं है।</p> <p>(xi) इससे भी इंकार है कि बीएफएल नौवहन योग्य चैनल का हिस्सा बनाता है जो मुंबई पोर्ट को जाता है जैसाकि आरोप लगाया गया है। सर्वसम्मति से, एमबीपीटी ने न तो ड्रेजिंग कार्य किया है और न तो चैनल का सीमांकन किया है, न ही विशेष तौर पर नामकरण किया है। इसलिए यह मान लिया गया है कि एमबीपीटी और आईआईएल के बीच</p>
--	--	--	--

			कोई करार या समझौता नहीं है जैसा कि कहा गया है और इस संबंध में एमबीपीटी द्वारा की गई प्रस्तुति को अस्वीकार करने की आवश्यकता है।
2)	<p>क्या पोर्ट के पास पोतों द्वारा किए गए लाइटररुज आपरेशन के संबंध में प्रश्नक निर्धारण के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव अनुमोदन के योग्य है।</p>	<p>(i) बताए गए प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 48 के अधीन टीएसपी से आदेश की उम्मीद है कि वह सरकारी राजपत्र में अधिसूचना जारी कर समय-समय पर दरों का मान निश्चित करे और शर्तों का एक विवरण दे जिसके अन्तर्गत उसमें बताई गई कोई सेवा एमबीपीटी या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा की जाती है तो वह प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम के अनुच्छेद 42 के अन्तर्गत है या पोर्ट अथवा पोर्ट के समीपता के संबंध में है।</p> <p>(ii) अनुच्छेद 48 के अन्तर्गत बताई गई सेवाएं पोर्ट में या पोर्ट के समीप पोतों के बीच सामानों के नौकान्तरण को भी शामिल करती हैं और पोतों से सामानों का नौवहन या किसी पाया से, भूमि से या भवन से जो बोर्ड की संपत्ति है या किसी अन्य स्थान पर जो पोर्ट की सीमा या पोर्ट के निकट उस संबंधित पोर्ट या पोर्ट के निकट हो को भी शामिल करती हैं। निर्विवाद रूप से लाइटररुज आपरेशन पोर्ट के समीप सामानों की नौकान्तरण में शामिल है, न्यूनतम, जैसे लाइटररुज आपरेशन निःसंदेह मुंबई पोर्ट के पोर्ट प्रवेश मार्ग से संबंधी हैं जैसाकि वही नौवहन पोर्ट के (पैसेज) पाया/बीएफएल क्षेत्र से सामानों से भी संबंध रखता है। कथित माल उसके बाद पैकेज आपरेशन के भाग के रूप में</p>	<p>(i) आईआईएल द्वारा बीएफएल क्षेत्र या उसके बाहर किया गया लाइटररुज आपरेशन का यह अर्थ नहीं लगाया जा सकता है कि कोई भी सेवा बोर्ड द्वारा की गई या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा की गई अधिनियम के अनुच्छेद 42 की शर्तों के अनुसार प्राधिकृत है।</p> <p>(ii) एमबीपीटी ने पहली बार यह मुद्दा उठाया कि टीटीएस बीएफएल पर या उसके बाहर की सेवा है और उसे ‘पोर्ट या पोर्ट के निकट के संबंध में’ बताया जा रहा है और यदि लाइटररुज आपरेशन पोर्ट सीम के बाहर किया जा रहा है तो एमबीपीटी शुल्क लगाने के लिए अधिकृत है। यह विवाद भ्रामक है और अधिनियम के अनुच्छेद 48 के प्रतिकूल है।</p> <p>(iii) अधिनियम का अनुच्छेद 48 कहता है कि टीएसपी केवल उन्हीं सेवाओं पर विद्यार करेगा जो अधिनियम के अनुच्छेद 48 के खण्ड(ए) से (ई) में बताई गई हैं। एमबीपीटी द्वारा बताई गई सेवाएं अधिनियम के अनुच्छेद 48 के अन्तर्गत यथा निर्धारित दरों के</p>

	<p>मुंबई पोर्ट के पोर्ट जल से गुजरता है।</p> <p>(iii) जैसाकि ऊपर बताया गया है अनुच्छेद 48 के स्पष्ट पठन से प्राधिकरण शक्ति प्रदत्त है दरों का मान निर्धारण करने के लिए उन सभी सेवाओं का जिनका बोर्ड द्वारा निष्पादन किए जाने की बात की गई है। या कोई अन्य व्यक्ति जिसे बोर्ड द्वारा प्राधिकृत किया गया हो जैसाकि प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963 के अनुच्छेद 42 के अन्तर्गत विचार किया गया हो या पोर्ट अथवा पोर्ट प्रवेश मार्ग के संबंध में हो।</p> <p>(iv) अधिनियम का कथित अनुच्छेद 48 पढ़ने से और जैसाकि उसमें शब्द “निष्पादित” विशेष करके प्रकट हो रहा है, यह स्पष्ट है कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए यह आवश्यक नहीं है कि उसमें वर्णित सेवाएं पोर्ट द्वारा प्रदान की गई हैं या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा जो पोर्ट द्वारा प्राधिकृत हैं या तथ्यतः किसी तीसरे पक्ष को प्रदान की गई है। कथित अनुच्छेद की भाषा के अनुसार और ऐसी स्थिति में भी जहाँ एक व्यक्ति पोर्ट द्वारा प्राधिकृत है कार्य करने के लिए (प्रदत्त को रेखांकित करें) पोर्ट या पोर्ट के निकट कथित अनुच्छेद में वर्णित किसी सेवा या ऐसी स्थिति में जहाँ ऐसी सेवाएं संबंधित व्यक्ति द्वारा पोर्ट या पोर्ट से समीप निष्पादित की जाती हैं जो तथ्यतः पोर्ट या पोर्ट प्रवेश के अन्तर्गत नहीं है, उसके लिए वी टीएमपी शक्ति प्रदत्त/आदेश प्रदत्त है और ऐसी सेवाओं के संबंध में आवश्यक दरों का मान निर्धारित करने के लिए प्राधिकृत है।</p> <p>(v) वर्तमान मामले में जैसाकि एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुसार मुंबई पोर्ट / पोर्ट प्रवेश मार्ग पर या उसके निकट किए गए लाइटरेज आपरेशन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण प्राधिकरण द्वारा किया जाना चाहिए। कथित अधिनियम के कथित अनुच्छेद 48 का शब्द “के संबंध में” बिल्कुल अर्थवान है। कथित शब्द इस तरफ इशारा करते हैं कि यह प्राधिकरण उसमें बताई गई सेवाओं के संबंध में दरों के</p>	<p>मान के संबंध में नहीं हैं।</p> <p>(iv) विधि निर्माण का इरादा केवल यही है कि पोर्ट या पोर्ट के समीप की गई सेवा शब्द का प्रयोग करते हुए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कार्यक्षेत्र को कम करना केवल वही सेवाएं जो पोर्ट या पोर्ट पहुँच में की जा सकती हैं, टीएमपी द्वारा दर मान के निर्धारण की विषय-वस्तु हो सकती है। ऐसे मामले में जहाँ एमबीपीटी या तो प्रदान कर रही है या कोई सेवा प्रदान करने का यथन कर रही है जो पोर्ट या पोर्ट पहुँच मार्ग पर या इसमें है, उसे टीएमपी के कार्यक्षेत्र से बाहर करना है।</p> <p>टीएमपी को ऐसी सेवाओं के संबंध में दरों का मान बनाने की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>(v) यह भेदभाव अध्याय V के स्पष्ट पठन से प्रकट हो जाएगा कि “कार्य एवं सेवाएं पोर्ट पर प्रदान की जाएं।” प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 का अनुच्छेद 35 पुनः प्रदान करता है “बोर्ड की शक्ति कार्य एवं युक्ति का निष्पादन”। विशेषतौर पर कथित अनुच्छेद के स्पष्ट पठन से और पूर्ण अध्याय V के सामान्य तौर पर पठन से यह प्रकट होता है कि बोर्ड अनेकों कार्य और सेवाएं निष्पादित कर सकता है जो निश्चय ही उन सेवाओं से ज्यादा हैं जो अधिनियम के अनुच्छेद 48 के अन्तर्गत खण्ड (ए) से (ई) तक अनुबंध हैं। कुछ कार्यों का संबंध पोर्ट प्रवेश मार्ग से नहीं है जैसाकि अनुच्छेद 35 (2)(ए) शर्त लगाता है कि जैसा कि बोर्ड आवश्यक समझता है तो बोर्ड के कर्मचारियों के आवास के लिए अपेक्षित भवन की व्यवस्था कर सकता है। दरों के मान का</p>
--	---	---

मान का निर्धारण करने की शक्ति रखता है जिसमें पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्ग के क्षेत्र को सीमित नहीं किया गया है, किन्तु इसके विपरीत यह प्राधिकरण कथित अधिनियम के कथित अनुच्छेद 48 में वर्णित सेवाओं के संबंध में आवश्यक दरों के मान निर्धारित कर सकता है, ऐसे मामले में भी जहाँ ऐसी कोई भी सेवा जो पोर्ट से या किसी भी रूप में पोर्ट क्षेत्र से जुड़ी हो (जैसाकि भारतीय पोर्ट अधिनियम, 1908 के अन्तर्गत परिभाषित है) या पोर्ट प्रवेश मार्ग से जुड़ी है और उन व्यक्तियों द्वारा निष्पादित की गई है जो एम्बीपीटी द्वारा प्राधिकृत हो सकती है।

(vi) कथित अधिनियम के कथित अनुच्छेद 48 में प्रकट शब्द ‘के संबंध में’ का एक विस्तृत अर्थ है और स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि सेवाओं के संबंध में भी जो पोर्ट की सीमाओं या पोर्ट प्रवेश पर नहीं की जा सकी परन्तु लम्बे समय तक ऐसी सेवाएं पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्ग से जुड़ी हैं, वहाँ टीएम्सी ऐसी सेवाओं के मामले में दरों का आवश्यक मान निर्धारित करने के लिए शक्ति प्रदत्त / आदेशित है।

(vii) इस संबंध में सच्चे और उपयुक्त अर्थ के संबंध में शब्द को जानने के लिए भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय के फैसले का पैराग्राफ 14 उपयोगी होगा जो मनसुखलाल बनराज जैन एवं अन्य विलद्ध एकनाथ विठ्ठल ओगले (2 एससीसी 665) के मामले में था को आधार भाना जा सकता है। बिना विवाद के, लाइटरेज आपरेशन बीएफएल क्षेत्र में किए जाते हैं जो पोर्ट प्रवेश मार्ग में है और इस तरह के लाइटरेज आपरेशन मुंबई के पोर्ट पोर्ट प्रवेश मार्ग पर किए जाते हैं। बीएफएल क्षेत्र में लाइटरेज का आपरेशन पैकेज का मूल तत्व है और एम्बीपीटी से धरमतार के तरफ पारगमन तत्वतः पोर्ट / पोर्ट प्रवेश मार्ग के संबंध में है। कथित बीएफएल क्षेत्र का हिस्सा मुंबई के पोर्ट सीमा के विस्तार के संबंध में वर्ष 2006 में भारत सरकार

निर्धारण करने के लिए केवल वही सेवाएं प्रासंगिक हैं जो अधिनियम के अनुच्छेद 48 में बताई गई हैं और पोर्ट पर या पोर्ट प्रवेश मार्ग के संबंध में हैं। यह बताना प्रासंगिक होगा कि यदि विधिनिर्माण पोर्ट की सीमा के बाहर प्रदान की गई सेवाओं के लिए दरों के मान लागू करने का विवार किया होता तो सामान्यतः “अन्तर्गत या पोर्ट की सीमा के बिना” शब्द का इस्तेमाल किया होता (जैसाकि अधिनियम के अनुच्छेद 35(i) अधिनियम के अनुच्छेद 48 में वर्णित है। न कि “पोर्ट पर या पोर्ट प्रवेश के संबंध में” का प्रयोग किया होता।

(vi) एम्बीपीटी ने विवाद खड़ा किया है कि वह लाइटरेज आपरेशन के संबंध में सेवाएं प्रदान करता रहा है जो बीटीएमएस सेवाओं सहा निगरानी आदि के रूप में हैं। बीटीएमएस बीएफएल से काफी दूर है और इसके क्षेत्र में आने वाले उद्देश्य को मानीटर करता है। यह बीएफएल पर आने वाले पोत को कोई विशेष सेवा प्रदान नहीं करता है। लाइटरेज आपरेशन के बाद बार्ज एम्बीपीटी के जल में प्रवेश करते हैं और वे सभी लागू बकाया जैसे पोर्ट बकाया का भुगतान करते हैं। यह विशेष रूप से अस्वीकार्य है कि बीएफएल पर आने वाले पोतों को बीटीएमएस कोई सेवा प्रदान करता है। सबसे बढ़कर कार्गो से संबंधित शुल्कों को लागू करने के लिए इस तरह किसी प्रणाली को उचित नहीं ठहराया जा सकता है। इस से दुगना शुल्क भी लगेगा जैसाकि सभी बकायों का भुगतान बार्जों के मार्फत किया जाता है। यह कहना भी उपयुक्त होगा कि धरमतार पोर्ट

द्वारा जारी अधिसूचना के अनुसार है मुंबई की पोर्ट सीमा के अन्तर्गत आता है। उपरोक्त प्रस्तुतीकरण इस बात की पुष्टि करता है कि संबंधित बॉर्ज में माल की लदान के तुरंत बाद कथित माल संबंधित बॉर्ज पर लदकर मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमा से गुजरता है।

(viii) एमबीपीटी द्वारा जो प्रस्ताव दिया जा रहा है वह ऐसे लाइटरेज आपरेशनों के संबंध में माल से संबंधित शुल्कों के विषय में है न कि पोतों से संबंधित शुल्कों के विषय में। इसलिए, संबंधित पोतों / बॉर्जेस के संबंध में पोत से संबंधित शुल्कों का भुगतान माल से संबंधित शुल्कों के निर्धारण के अस्तीकार का कारण नहीं बन सकते जो उसी लाइटरेज आपरेशन के संबंध में है जो मुंबई पोर्ट के शोर्ट प्रवेश मार्ग या पोर्ट / पोर्ट प्रवेश मार्ग से संबंधित है। यास्तव में आईआईएल ने अपने पत्र दिनांक 17 जनवरी 1977 में अनुरोध किया था कि रु 6/- प्रति मिट्रिक टन के हिसाब से दर पर पुनर्विचार किया जाए जैसाकि पूर्व में अन्य पोर्ट प्रयोगकर्ताओं से बसूला जाता था। केवल शुल्क की प्रमाणा पर ही आईआईएल द्वारा विवाद था।

(ix) आईआईएल का अनुरोध कि केवल पोर्ट की सीमा ही नहीं बल्कि पोर्ट प्रवेश मार्ग को सरकार द्वारा परिभाषित किया जाना चाहिए जैसाकि एमपीटी अधिनियम के प्रावधानों के अन्तर्गत विचार किया गया है, भ्रान्तधारणा है। प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम तथा विशेषकर अधिनियम के अनुच्छेद 2 (क्यू) के अन्तर्गत पोर्ट का मतलब किसी ऐसे प्रमुख पोत से है जिसपर कथित अधिनियम लागू होते हैं भारतीय पोर्ट अधिनियम के प्रावधानों के अन्तर्गत इसके विपरीत, यदि कोई कथित प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम के अनुच्छेद 2 (आर) के अन्तर्गत परिभाषित पोर्ट प्रवेश मार्ग का निरूपण करता है तो यह देखा जा सकता है कि पोर्ट प्रवेश मार्ग एक पोर्ट के

की तरफ जाते हुए बार्ज केवल एमबीपीटी से होकर गुजरते हैं। एमबीपीटी द्वारा पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्ग के निकट कोई सेवा नहीं दी जाती है। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव संख्या 123 दिनांक 8-3-1994 में इसे विशेष रूप से स्वीकार भी किया है।

(vii) एमबीपीटी द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जा रही है और पोर्ट प्रवेश मार्ग पर पोतों द्वारा चलाए गए लाइटरेज आपरेशन के संबंध में एमबीपीटी द्वारा लगाए जाने वाले शुल्कों का प्रश्न ही नहीं उठता है। एमपीटी अधिनियम के अनुच्छेद 48 के अंतर्गत दरों के मान निर्धारित करने के लिए बोर्ड द्वारा दी गई सेवाएं पोर्ट सीमा तथा पोर्ट प्रवेश मार्ग के अंदर हैं तथा कोई अतिरिक्त क्षेत्रीय अधिकार क्षेत्र कथित प्रावधानों के अंतर्गत ध्यान देने के लिए नहीं हैं और यह साधारण तौर पर प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र को परिभाषित करता है।

संबंध में है जिसका भावनव उन नौगम्य नदियों के भाग के रूप में है तथा बैनल से है जो पोर्ट की तरफ ले जाते हैं जिसमें भारतीय पोर्ट अधिनियम प्रयोग में है। कथित अनुच्छेद के निकट बहन से तथा विशेषकर शब्द “के संबंध में” तथा उपरोक्त सर्वोच्च न्यायालय के फेसले को व्यान में रखते हुए यह स्पष्ट होगा कि कथित अनुच्छेद के अनुसार पोर्ट प्रवेश मार्ग भारतीय पोर्ट अधिनियम द्वारा आच्छादित पोर्ट का समग्र भाग नहीं है। इसके प्रतिकूल, कथित परिभाषा पोर्ट प्रवेश मार्ग तथा पोर्ट दोनों अलग अलग विषय है। एक पोर्ट प्रवेश मार्ग और कुछ भी नहीं बल्कि नौगम्य नदियों के वे भाग हैं और बैनल हैं जो पोर्ट की तरफ ले जाते हैं जिसमें भारतीय पोर्ट अधिनियम प्रयोग में है। कथित अनुच्छेद के बहन से यह भी स्पष्ट होता है कि उस अनुच्छेद में संबंधित नदियां तथा बैनल जो पोर्ट की तरफ से जाते हैं उनको परिभाषित करने की आवश्यकता नहीं है या सरकार अथवा किसी अन्य प्राविकारी द्वारा उसका नामकरण करने की भी आवश्यकता नहीं है। वर्तमान मामले में बीएफएल क्षेत्र का महत्वपूर्ण भाग मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमा के विस्तार के अनुसार है जो वर्ष 2006 में भारत सरकार द्वारा जारी किए गए अधिसूचना के अनुसर है पोर्ट सीमा के अन्तर्गत आता है। उसका ऐसा निःसंदेह पोर्ट प्रवेश मार्ग का भाग बनाता है जो मुंबई पोर्ट तक जाता है। जैसाकि संपर्क बताया गया है, बीएफएल का क्षेत्र मुंबई पोर्ट की पोर्ट सीमा से लगा हुआ है।

(x) रेकार्ड में उपलब्ध सामग्री लिख करती है कि बीएफएल क्षेत्र निःसंदेह पोर्ट प्रवेश मार्ग के हिस्से बनता है। यह मानते हुए परन्तु स्वीकार न करते हुए कि बीएफएल क्षेत्र का कुछ भाग मुंबई पोर्ट या मुंबई पोर्ट का पोर्ट प्रवेश मार्ग नहीं बनाता है, कथित बीएफएल क्षेत्र में किए गए लाइटरेज आपरेशन निःसंदेह मुंबई पोर्ट

के / या पोर्ट प्रवेश के संबंध में है। अतः टीएमपी के सशक्त तथा प्राधिकृत किया गया है कि वह बीएफएल क्षेत्र में किए गए कथित लाइटरेज आपरेशनों के संबंध में आवश्यक दर मान निर्धारित करे।

(xi) अधिनियम के अनुच्छेद 48 के प्रावधानों के अनुसार उसी अधिनियम के अनुच्छेद 42 के अंतर्गत मांग यानी केंद्रीय सरकार की पूर्व अनुमति के अनुस्तुत उसमें बताई गई सेवाओं के निष्पादन के लिए किसी व्यक्ति को प्राधिकृत करने के उद्देश्य से इस प्राधिकारी द्वारा प्रशुल्क के निर्धारण को रोकने की आवश्यकता नहीं है जो संबंधित सेवाएं पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्ग आदि के संबंध में दी जानी है। एक बार जब ऐसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित हो गया है। पोर्ट / पोर्ट प्रवेश मार्ग या पोर्ट प्रवेश मार्ग के संबंध में किसी व्यक्ति को कथित सेवाएं निष्पादित करने के लिए प्राधिकृत करने के पूर्व, एमबीपीटी उस उद्देश्य के लिए केंद्रीय सरकार से आवश्यक अनुमति लेगा। आगे, सच्चाई बनी रहती है कि आईआईएल ने 1994 से प्रचालन का कार्य जारी रखा है जो एमबीपीटी द्वारा कथित शुल्क रु.15/- प्रति टन के भुगतान की शर्त पर दी गई अनुमति के अनुसार है।

(xii) इसके अतिरिक्त, कथित अधिनियम के अनुच्छेद 49 के अन्तर्गत भी, टीएमपी आशान्वित आदेशित है कि वह दरों का एक मान और शर्तों का व्यौरा बनाए जिसके अंतर्गत कोई भी संपत्ति जो एमबीपीटी से संबंधित हो या उसके कब्जे अथवा अधिकार में हो या कोई स्थान जो पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्ग की सीमा में हो उसका प्रयोग उस अनुच्छेद में बताए गए उद्देश्यों के लिए हो सकता है। कथित अनुच्छेद में वर्णित उद्देश्य में शामिल है प्रवेश, पोर्टों द्वारा यथा पूर्वांकित किसी स्थान पर या किसारे पड़ाव तथा अन्य कोई भी प्रयोग किसी भी भूमि का जो बोर्ड से संबंधित है अथवा उसके द्वारा प्रदान की गई

		<p>है।</p> <p>(xiii) अन्य प्रकार से भी, इस सच्चाई को ध्यान में रखते हुए कथित बीएफएल क्षेत्र में किया गया लाइटरएज आपरेशन निःसंदेह मुबई पोर्ट ट्रस्ट की पोर्ट सीमा के अंतर्गत एम्बीपीटी पोर्ट जल के प्रयोग को शामिल करता है जो माल के पारगमन के लिए शामिल है जैसाकि प्रचालन के संपूर्ण भाग के लिए है। कथित अधिनियम के अनुच्छेद 49 के आधार पर भी टीएम्पी ऐसे प्रचालनों के लिए दरों के मान निर्धारित करने हेतु पात्र /आदेशित है।</p>	
3)	क्या बीएफएल क्षेत्र में एम्बीपीटी द्वारा संबंधित लाइटरएज आपरेशनों के लिए निर्धारित रु.15/- प्रति भीट्रिक टन का दर उचित है ?	<p>रु 15/- प्रति टन का कथित प्रभार शुल्क के रूप में है। एम्बीपीटी कथित लाइटरएज आपरेशनों के संबंध में सेवाएं प्रदान करता है जो बीटीएम्प्स सेवाओं तथा निगरानी आदि के रूप में है जिसमें विस्तृत संस्थापन तथा प्रचालन खर्च लगता है। इसके अतिरिक्त बी एल क्षेत्र में किए गए लाइटरएज आपरेशनों के महेनजर एम्बीपीटी की पूर्व-अनुमानित विकल्प हानि प्रति टन रु. 105/- के दर पर हो सकती थी / पूर्व-अनुमानित विकल्प हानि एक स्वीकृतधारणा है। आगे कानून में, जैसाकि विभिन्न सर्वोच्च न्यायालय के फैसलों में कहा गया है जिसमें एआईआर 1983 एससी 617 में प्रतिवेदित सर्वोच्च न्यायालय का निर्णय भी शामिल है, वहाँ लगाए गए शुल्क और किसी प्राधिकरी द्वारा किए गए खर्च के बीच गणितीय सटीकपन नहीं होना आहिए, एक व्यापक सह-संबंध ही पर्याप्त है।</p> <p>वर्तमान मामले में, इस तरह का विस्तृत सह-संबंध चल रहा है। इसके अलावा, एम्बीपीटी के भीतरी एंकरेज के समान लाइटर आपरेशन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही प्रशुल्क का निर्धारण किया जा चुका है जिसके द्वारा पोर्ट को मिलने वाला राजस्व रु.15/- प्रति टन से ज्यादा है। इस संबंध में विशेष तौर पर 20-11-2006 से 26-03-2008 की</p>	<p>(i) बी एल क्षेत्र में किए गए लाइटरएज आपरेशन के संबंध में शुल्क की उगाही अवैधानिक है। एम्बीपीटी को बीएफएल क्षेत्र में लाइटरएज आपरेशन के लिए किसी राशि की उगाही का अधिकार नहीं है।</p> <p>(ii). कानून में कोई भी युक्तियुक्त सर्कसंगति न तो वसाई गई है और न ही बी एल क्षेत्र के लाइटरएज आपरेशन के संबंध में रु. 15/- प्रति टन के हिताव से शुल्क वसूली के लिए बताई जाए है।</p> <p>(iii) पूर्व-अनुमानित विकल्प हानि के विषय से जहाँ तक एम्बीपीटी के विवाद का प्रश्न है, रु. 105/- प्रति टन की कथित हानि एक बड़ी ग्रान्ति है। यह लगता है कि एम्बीपीटी ने उन मालों की मणना कर ली है जिन्हें इसके पोर्ट पर खाली किया जाता था। वर्तमान मामले में, पोर्ट पर कोई गणितीय नहीं हो रही है, सच्चाई यह है कि भाल लाई कार्ब केवल एम्बीपीटी जल से धरमतार पोर्ट तक जाते हैं। यह मुझे जोश देकर कहा जा रहा है कि सभी लागू बकाया का भुगतान भरमार</p>

अवधि के लिए एम्बीपीटी की विस्तारित पोर्ट सीमा के अन्तर्गत भीतरी ऐकरेज पर किए गए लाइटरेज आपरेशनों से एम्बीपीटी द्वारा अर्जित राजस्व के औसत आंकड़े प्रति टन रु. 19.69/- का राजस्व संकलित करते हैं। बताने की आवश्यकता नहीं है कि वर्तमान मामले में एम बीपीटी अपने अन्य राजस्व से वांचित हो गया है जो अपने भीतरी ऐकरेज में लाइटरेज आपरेशन से प्राप्त कर सकता था। किसी भी कोड से विचार करने पर एम बी पी टी द्वारा प्रस्तावित रु. 15/- प्रति टन का दर उचित और न्याय संगत लगता है। आगे, एम बी पी टी द्वारा रु. 15/- का प्रति टन का प्रस्ताव वर्ष 1994 में दापत हो गया था। अतः वर्ष 2010 में स्फीतिकारी प्रबाह / डब्लू पी आई पर विचार करते हुए रु. 15/- प्रति टन का कथित प्रस्ताव बहुत ही उपयुक्त है।

बी एफ एल क्षेत्र में कथित लाइटरेज आपरेशन के लिए रु. 15/- प्रति टन प्रशुल्क निर्धारण हेतु एम बी पी टी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण के समक्ष वर्ष 1997 से लंबित पड़ा है। कानून में प्राधिकरण और लागू नीति के अनुसार वर्तमान मामले की परिस्थितियों तथा विशेष रूप से तथ्यों के साथ शक्ति प्रदत्त /आदेशित है बी एफ एल क्षेत्र में कथित लाइटरेज आपरेशन के लिए आवश्यक प्रशुल्क निर्धारित करते हेतु जो इस प्राधिकरण के पास वर्ष 1997 में प्रस्तुत एम बी पी टी के प्रस्ताव के अनुसार है।

एम बी पी टी द्वारा बी एफ एल क्षेत्र में रु. 15/- प्रति टन के दर से लाइटरेज आपरेशन हेतु आवश्यक प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाना चाहिए।

पोर्ट पर किया जा रहा है। यह कहना उपयुक्त होगा कि एम बी पी टी के लिए भी यह संबंध नहीं है कि वह अपने पार्ट पर राखी परिमाण संचालित कर सके। इससे भीड़-भाड़ बढ़ेगी इसलिए पूर्व-अनुमानित विकल्प हानि प्रकृति में पूरी तरह अव्यवहारीक है।

(iv) आई आई एल के लिए भी एम बी पी टी के पोर्ट पर कार्गो आपरेशन का कभी इरादा नहीं किया गया। इसका एम बीपीटी पर लाइटरेज आपरेशन के संबंध में कथित हानि से कोई संबंध नहीं है। इसका मतलब केवल धरमतार पोर्ट के लिए इसके बैंधुआ जेटी से था।

(v) यह भी कहना प्रासंगिक है कि जब आई आई एल प्रति दिन 15,000 टन के औसत निष्पादन के संचालन के लिए मुंबई पोर्ट के मार्फत निष्पादन प्रारंभ करता है तो 500 ट्रकों की आवश्यकता पड़ेगी जो न केवल यातायात संकलन को प्रभावित करेगा बल्कि मुंबई शहर को भी प्रदूषित करेगा, नागरिकों के लिए यह खराब अनुभव होगा।

(vi) एम बी पी टी द्वारा कहा गया है कि 20-11-2006 से 26-03-2008 तक के लिए एम बी पी टी विस्तारित पोर्ट सीमा में कुल राजस्व 19.69 प्रति टन होगा। इसलिए, पोर्ट की सीमा को विस्तार देते हुए तथा दरों का मान लागू करते हुए एम्बीपीटी ने अतिरिक्त राजस्व कमाना शुरू कर दिया है जो पहले किसी तरह इसे उपलब्ध नहीं था। अब, वे किस प्रकार शुल्कों के आरोपण को न्यायोंचित ठहरा सकते हैं जो पहले कभी भी इसे उपलब्ध नहीं था। यह पोर्ट सीमा के विस्तार के

			<p>बाद ही संभव हो सका है। शुल्कों की उन्नाही कानून के अनुसरप कड़ाई से की जासकती थी। एम बी पी टी के समक्ष कोई आधा नहीं थी और किसी अर्गला, किसी कमी के लिए आई आई एस कोई हानि उठा सकता है। टी ए एम बी पी द्वारा दर्दों का मान पहले ही निर्णयित किया जा सकता है और एम बी पी टी की सीमा के बाहर किसी अन्यसे विस्तार की अनुमति नहीं है।</p> <p>(vii) इसलिए, अनुरोध किया गया है कि कार्गो से संबंधित शुल्कों की समीक्षा के लिए एम बी पी टी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव खारिज कर दिया जाए।</p>
--	--	--	---

12.2. आई आई एस द्वारा दावर लागूकर्ता की एक एक प्रति एम बी पी टी के पास हमारे पन्ने दिनांक 12 नवंबर 2010 द्वारा भेज दी गई है।

13. इस प्राधिकरण के कार्यालय में दिनांक 18 जवारी 2001 को मामले पर संयुक्त सुनवाई हुई। सुनवाई अध्यक्ष के समक्ष हुई तथा सदस्य उपस्थित थे। आई आई एस के लिए उपस्थित परामर्शदाता ने अपने वरिष्ठ परामर्शदाता की अनुपलब्धता तथा उनके ग्राहकों से विलंब से प्राप्त सलाह को ध्यान में रखते हुए स्थगन का अनुरोध किया था। एम बी पी टी को आईआईएस का अनुरोध भान लेने में कोई विषयता नहीं थी। एमबीपीटी को सलाह दी गई कि वह आईआईएस से संयोजन करे और अगली सुनवाई के लिए एक परस्पर अनुकूल तिथि की जानकारी दे।

14.1. इस मामले की सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में दिनांक 17 फरवरी 2011 को रखी गई थी। एम बी पी टी तथा आईआईएस का प्रतिनिधित्व उनके संबंधित परामर्शदाता / वरिष्ठ परामर्शदाता तथा वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा किया गया।

14.2. दोनों पक्षों द्वारा किए गए विभिन्न लिखित तथा मौखिक अनुरोधों के आधार पर बहुत से मुद्रे प्रकट हुए। ऐसे मुद्रों पर पताका लगा दिया गया और दोनों पक्षों से स्पष्टीकरण मांगे गए।

14.3. दोनों पक्षों के लिए उपस्थित परामर्शदाताओं ने स्पष्टीकरण के लिए उत्तर गए विभिन्न मुद्रों पर ध्यान दिया और लिखित स्पष्टीकरण दाखिल करने के अवसर के लिए अनुरोध किया। इस प्राधिकरण ने अनुरोध को मान लिया। एमबीपीटी को सलाह दी गई कि वह अपना लिखित स्पष्टीकरण तीन हफ्ते में प्रस्तुत करे तथा उत्तरी एक प्रति आई आई एस को उसका उत्तर एक हफ्ते की समय सीमा में देना था।

14.4. दोनों पक्षों द्वारा मांगे गए समय को ध्यान में रखते हुए कार्यवाही पूरी नहीं हो सकी। दोनों पक्ष सहमत हुए और इस मामले के निपटान के लिए 30 जून, 2011 तक की तिथि ढाने पर अपनी सहमती दिए।

15.1. 17 फरवरी, 2011 को हुई संयुक्त सुनवाई में सहमति के आधार पर तथा एम बी पी टी के अनुरोध पर दिए गए समय विस्तार के बाद पोर्ट ने अपने स्पष्टीकरण अपने पत्र दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा दाखिल किया। एमबीपीटी के पत्र की एक प्रति दिनांक 25 मार्च, 2011 आईआईएल को भेजी गई कि वह अपने विचार और टिप्पणी एक सप्ताह में प्रस्तुत करे जो हमारे पत्र दिनांक 28 मार्च, 2011 के मार्फत था। आईआईएल के अनुरोध पर समय विस्तार की अनुमति प्रदान करने के बाद आईआईएल ने अपने पत्र दिनांक 15 अप्रैल, 2011 के मार्फत एम बी पी टी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण का उत्तर दाखिल किया। एम बी पी टी और आईआईएल के स्पष्टीकरण के लिए 17 फरवरी, 2011 को संयुक्त सुनवाई में उठाए गए विभिन्न मुद्दों की तुलनात्मक स्थिति तथा दोनों पक्षों द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

क्रम संख्या	स्पष्टीकरण के लिए उठाए गए मुद्दे	स्पष्टीकरण के लिए उठाए गए मुद्दों पर एम बी पी टी का प्रत्युत्तर	स्पष्टीकरण के लिए उठाए गए मुद्दों पर आईआईएल का प्रत्युत्तर
1).	क्या टी ए एम पी केवल आईआईएल के आपरेशन के लिए या लाइटरएज आपरेशन के लिए एक सामान्य प्रशुल्क या विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित करने वाला है?	<p>एमबीपीटी ने 20-03-1997 को लाइटरएज आपरेशन के लिए (यानी मंदर पोत से बार्ज में माल की उत्तराई) सामान्य प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था जो बी एफ एल क्षेत्र में किया जाना था यथा विद्यारित पोर्ट प्रवेश का भाग बनाता है और मुंबई पोर्ट के पोर्ट जल सीमा से कार्गो का अनुकूल पारगमन करता है। यह प्रस्ताव एम बी पी टी द्वारा इस उद्देश्य से प्रस्तुत किया गया था कि बी एफ एल पर किए गए लाइटरएज आपरेशन के संबंध में शुल्कों / प्रशुल्कों की उगाही पारदर्शी और एकलूप हो तथा मुंबई पोर्ट के पोर्ट जल सीमा के मार्फत कार्गो के अनुकूल पारगमन हो।</p> <p>यह प्रस्ताव इस सच्चाई को ध्यान में रखते हुए भी प्रस्तुत किया गया था कि बीएफएल क्षेत्र में किए गए पारगमन आपरेशन तथा संबंधित पोतों द्वारा पोर्ट जल सीमाओं में किए गए कार्गो के पारगमन से निश्चय ही राजस्व की हानि हुई है जो दूसरे प्रकार से पोर्ट / राज्यीय राजेकोष को पोर्ट से संबंधित शुल्कों के रूप में</p>	<p>एम बी पी टी या टी ए एम पी अलग से आईआईएल के लिए प्रशुल्क का निर्धारण नहीं कर सकते हैं जो अन्य पक्षों पर उसी तरह के आपरेशन करने पर लागू होते हैं। अतः प्रशुल्क जो एम बी पी टी द्वारा निर्धारित किया जान है, उसे सामान्य प्रशुल्क के तरह समझा जान चाहिए जो सभी पक्षों पर लाइटरएज आपरेशन के लिए लागू होता है जो क्षेत्र के अन्तर्गत आते हैं जहाँ कि पोर्ट प्रशुल्क उगाही के लिए पात्र है यानी पोर्ट सीमाओं तथा प्रवेशों के अन्तर्गत सभी पोतों के संबंध में जो आईआईएल के लिए कार्गो लाता है जहाँ भी बढ़े पोत से कार्गो उतारा जाता है और छोटी पोत मुंबई की पोर्ट सीमा से ले जाई जाती है उसके लिए पोत संबंधी शुल्कों का भुगतान आईआईएल द्वारा समय पर कर दिया जाता है। इसके लिए एम बी पी टी और आईआईएल के बीच कोई विवाद नहीं है।</p> <p>एम बी पी टी के दर मान अध्याय 11 के खण्ड 2.2</p>

		<p>प्राप्त हो सकती थी।</p> <p>एक पैकेज आपरेशन के रूप में वी एक एल पर किए गए ऐसे लाइटरेज आपरेशन और किसी अन्य पोर्ट घर पोर्ट जल सीमा के मार्फत किए गए कारों के अनुकूल पारगमन पर पूँजीगत व्यय की दड़ी राशि लगती है जो कई करोड़ रुपये होती है जहाँ बर्थ के निर्माण तथा उससे संबंधित सुविधाएं जुटाने के लिए पोर्ट द्वारा की जाती है और अप्रयुक्त पड़ी रहती है। इसलिए पूर्व-अनुमानित विकल्प हानि की गणना करने की आवश्यकता है। ऐसी अप्रयुक्त सुविधाओं के कारण एमबीपीटी के प्रधालन लागत में बढ़ि हो जाती है और पोर्ट पर कथित आवश्यक सुविधाएं प्रदान करने के लिए एमबीपीटी द्वारा लगाई गई पूँजी की उचित उगाही नहीं हो पाती है। एक बार टी ए एम पी द्वारा मुंबई पोर्ट की पोर्ट जल सीमा के अन्तर्गत किए गए कारों पारगमन तथा वी एक एल पर किए गए लाइटरेज आपरेशन के विषय में सामान्य प्रशुल्क निर्धारित हो जाने के बाद लागू प्रशुल्क सभी के लिए (आई आई एल के लिए भी) समान / एकरूप होगा जो इस प्रकार के लाइटरेज आपरेशन वी एक एल क्षेत्र में करेगा और मुंबई पोर्ट जल से किसी अन्य पोर्ट पर कारों का पारगमन करेगा।</p>	<p>के अनुसार जो कि 01-09-2006 से प्रभावी तथा टी ए एम पी द्वारा निर्धारित और पहले ही राजपत्र में प्रकाशित हो चुका है, 2006 के बाद से आई आई एल से नियमित शुल्क लिया जा रहा है, इसलिए टी ए एम पी को उस विषय में कोई और शुल्क लगाने की आवश्यकता नहीं है। जैसाकि ऊपर बताया गया है, तथ्य के रूप में टी ए एम पी कोई विभेदक दर आईआईएल के लिए निर्धारित नहीं कर सकता है।</p> <p>यह स्वीकार करने की बात है कि पारगमन प्रधालन बीएफएल क्षेत्र में किए गए थे और कारों का पारगमन पोर्ट जल सीमा से हुआ था। प्रत्यक्ष तौर पर पारगमन के भाग पर कोई विवाद नहीं है, और यह स्वीकृत स्थिति है कि लाइटरेज आपरेशन वी एक एल में किए गए थे, जो किसी भी स्थिति में पोर्ट की सीमा तथा पोर्ट मार्ग के बाहर 2006 के पहले था, जब पोर्ट की सीमाओं का विस्तार किया गया था।</p> <p>एम वी पी टी द्वारा किए गए बाकी के अनुरोध और उस पर दिए गए उत्तर का कोई संबंध नहीं है क्यों कि टी ए एम पी ने 2006 की अधिसूचना द्वारा नौकान्तरण और लाइटरेज हेतु पहले ही कारों से संबंधित शुल्कों का निर्धारण कर दिया है।</p>
2	(i). यदि प्रशुल्क का अनुमोदन टी ए एम पी द्वारा एम पी टी अधिनियम 1963 की	उपलब्ध सामान्त्री और एम वी पी टी द्वारा पहले ही प्रस्तुत अभिवदनों से यह स्पष्ट तथा	मुख्य मुद्दा है कि दोनों तरफ से समादेश याचिका दाखिल की गई है और अंतिम आदेश

शर्तों के अनुसार किया जाता है तो एस बी पी टी द्वारा एस बी पी टी और आई आई एल के बीच निर्णय करार के विषय में बार-बार जोर देने का अभिप्राय क्या है?

सिद्ध होता है कि:

(क). एस बी पी टी और आई आई एल के बीच 25-04-1993 से एक निर्णय करार था।

(ख). कथित करार के अनुसार आई आई एल मुंबई पोर्ट की पोर्ट जल सीमा से कार्गो के अनुकूल पारगमन तथा बी एफ एल क्षेत्र में लाइटरेज आपरेशन के लिए पैकेज सौदे हेतु एस बी पी टी द्वारा दी गई अनुमति से लाभ प्राप्त करना प्रारंभ किया। इसके बाद, सामूहिक रूप से इसे बी एफ एल क्षेत्र में कथित लाइटरेज आपरेशन कहा गया। परिणामस्वरूप आई आई एल द्वारा विशाल राशि की बधत की गई, जो दूसरे प्रकार से पैकेज सौदे की अनुपस्थिति में आई आई एल को उठाना पड़ता।

(ग). बी एफ एल क्षेत्र में किए गए लाइटरेज आपरेशन के संबंध में प्रशुल्क / शुल्क की उगाही के मामले में पारदर्शिता और एक स्वतंत्रता लाने के उद्देश्य से वर्ष 1997 में, टी ए एस बी पी के निर्माण के बाद, एस बी पी टी ने कार्गो से संबंधित शुल्कों के लिए रु. 15/- प्रति टन के हिसाब से निर्धारण हेतु आवश्यक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जो ऐसे लाइटरेज आपरेशनों के लिए है, जिसमें कार्गो से संबंधित सभी शुल्क शामिल हैं। कथित प्रस्ताव टी ए एस बी पी के विचाराधीन है। ऐसे सामान्य प्रशुल्क के निर्धारण तक एस बी पी टी और आई आई एल को करार की शर्तों को मानना होगा। इस पर भी जोर देने की आवश्यकता है कि एस बी पी टी और आई आई एल के बीच

माननीय उच्च न्यायालय मुंबई के खंड पीठ का दिनांक 10 अगस्त, 2009 का है। इस आदेश में, टी ए एस बी पी को आदेश दिया गया है कि वह एस बी पी टी द्वारा दायर प्रस्तावों और उन पर आई आई आई एल द्वारा उठाई गई आपसियों पर निर्णय ले।

दिवादित अवधि 20-11-2006 को क्षेत्र को आच्छादित करने के लिए पोर्ट की सीमाओं का विस्तार किया गया था जहाँ आई आई एस द्वारा लाइटरेज आपरेशन किए जा रहे हैं। वर्ष 2006 के बाद, प्रशुल्क उपलब्ध है जिसके अनुसार आई आई एल भुगतान कर रहा है, अतः आपरेशन के स्थान तथा आई आई एस द्वारा किए जाने वाले भुगतान के संबंध में कोई विवाद नहीं है। सभी विवाद 2006 की अवधि के पहले के हैं।

यह स्वीकार्य नहीं है कि किसी भी कथित करार के अनुसार आई आई एल ने जैसाकि आरोप लगाया गया है बी एफ एल क्षेत्र में लाइटरेज आपरेशन तथा मुंबई पोर्ट की पोर्ट जल सीमा में कार्गो के अनुकूल पारगमन हेतु पैकेज डील के लिए एस बी पी टी द्वारा दी गई अनुमति से लाभ प्राप्त किया है। यह निवेदन है कि बी एफ एल क्षेत्र एस बी पी टी की क्षेत्रीय सीमा के बाहर है। किसी अन्तरिम आदेश के बिना आईआईएल एसबीपीटी द्वारा मांगी गई राशि का भुगतान विरोध के साथ चालू रखा है। वर्ष 1998 से बिना किसी

कथित करार के लिए एम बी पी टी वाध्य और अनुगति नहीं है आई आई एल को बी एफ एल क्षेत्र में लाइटरेज आपरेशन करने की अनुमति प्रदान करने के लिए। यह भी स्पष्ट करने की आवश्यकता है कि बी एफ एल क्षेत्र में लाइटरेज / डिस्चार्ज आपरेशन में एक संयुक्त आपरेशन / पैकेज सौदा संस्थापित किया गया है। उपरोक्त करार के अंतर्गत आई आई एल ने कथित संयुक्त आपरेशन के लिए एम बी पी टी से अनुमति प्राप्त कर ली है।

यह भी बताना आवश्यक है कि आई आई एल ने बी एफ एल क्षेत्र में न तो अपने कथित लाइटरेज आपरेशन को अस्थगित किया है और न ही टी ए एम पी या किसी अन्य प्राधिकारी द्वारा बी एफ एल क्षेत्र में लाइटरेज आपरेशन के संबंध से सामान्य प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रतीक्षा की है। इसके विपरीत, कथित आई आई एल ने कथित बी एफ एल में कथित लाइटरेज आपरेशन की निर्विवाद रूप से सुरक्षात कर दी है जो केवल उपरोक्त करार के अंतर्गत एमबीपीटी द्वारा दी गई अनुमति के अन्तर्गत है। तथापि, जब एम बी पी टी ने अपने न्यायसंगत बकायों की मांग की तो आई आई एल ने गलत तर्क मुन लिया कि एक विशेष प्रशुल्क के बिना एम बी पी टी कथित लाइटरेज आपरेशनों के संबंध में शुल्कों का दावा नहीं कर सकता है। उसी समय, आई आई एल द्वारा यह भी तर्क दिया गया कि आई आई एल द्वारा बी एफ एल

प्रूबिङ्ह के प्रति टन कार्गो के अपेक्षित रु. 15/- प्रति टन के समक्ष रु. 6/- प्रति टन के हिसाब से भुगतान करता आ रहा है। एम बी पी टी ने जिम्मेदारी ली है कि यदि प्रशुल्क के निर्धारण में वह सफल नहीं होता है तो वह रु. 6/- प्रति टन के हिसाब से आई आई एल को राशि वापस कर देगा और यदि दर निर्धारित हो जाता है उसके पक्ष में और उसके द्वारा दावा किया जाता है तो आई आई एल द्वारा एमबीपीटी को अन्तर का भुगतान कर दिया जाएगा। आखिरकार, अंतिम आदेश द्वारा माननीय उच्च न्यायालय ने टी ए एम पी को निर्देश दिया है कि वह दर का निर्धारण करे जो 1998 से 2006 तक प्रभावी हो। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, टी ए एम पी से विचार करने का अनुरोध है:

(क). जबकि 2006 में टी ए एम पी ने प्रशुल्क का निर्धारण कर दिया था, तब वह प्रशुल्क पहले की अवधि से कम नहीं हो सकता है और इस प्रकार निर्धारित प्रशुल्क उस प्रशुल्क से कम होना चाहिए जो 2006 में निर्धारित हुआ था।

(ख). टी ए एम पी का प्रशुल्क आदेश पोर्ट की सीमाओं तथा पोर्ट मार्गों तक सीमित होना चाहिए।

यह एक स्वीकृत स्थिति है कि 2006 तक आई आई एल द्वारा लाइटरेज आपरेशन बी एफ एल के बाहर किए जाते थे, एक क्षेत्र जो एम बी पी टी की सीमाओं के बाहर

क्षेत्र में किए गए कथित लाइटरेज आपरेशन में एम बी पी टी कोई रुकावट नहीं डाल सकता है। साथ्य स्पष्ट रूप से दर्शाये कि आई आई एल ने माननीय उच्च न्यायालय, मुंबई के समक्ष उपरोक्त पंक्तियों पर विवाद खड़ा किया है, समादेश याचिका दाखिल करके। रिकार्ड से यह भी पता चलेगा कि माननीय उच्च न्यायालय ने एक अंतरिम व्यवस्था से टी ए एम पी द्वारा विवाद का निटारा करते समय प्रति टन रु. 6/- का दर पहले ही निर्धारित कर छुका है।

उपरोक्त मामले का उत्तर देते हुए टी ए एम पी का ध्यान एक बार पुनः इस तथ्य की ओर आकर्षित किया जाता है कि करार होने के तत्काल बाद जैसाकि एम बी पी टी द्वारा कुछ अवधि के लिए यानी 08-03-1994 से 08-02-2000 तक पहले ही आभिवचन दिया जा छुका है, तथ्यतः आई आई एल ने एम बी पी टी को कथित नौकान्तरण आपरेशनों के लिए कार्गो संबंधी शुल्कों हेतु रु. 15/- प्रति टन के हिसाब से भुगतान किया था।

इसलिए, यह स्पष्ट है कि टी ए एम पी को आशा है कि वह दो अलग और भिन्न मुद्दों पर निर्णय दे:

(i) आई आई एल की जिम्मेदारी कि वह एम बी पी टी को भुगतान करे उन सभी कथित लाइटरेज आपरेशनों के लिए जो बी एफ एल के क्षेत्र में किए गए हैं तथा कार्गो से संबंधित शुल्कों के लिए रु 15/- प्रति टन के हिसाब से भुगतान करे।

था और वह क्षेत्र पोर्ट मार्गों की सीमाओं के अन्तर्गत नहीं आता है। उच्च न्यायालय ने निर्देश दिया है कि इस पहलू पर टी ए एम पी निर्णय ले। किसी भी हालत में, यह सत्य है कि पोर्ट की सीमाओं के विस्तार की आवश्यकता नहीं थी।

एम बी पी टी ने बीएफएल क्षेत्र में किए गए ऐसे लाइटरेज आपरेशन के संबंध में रु. 15/- प्रति टन के हिसाब से कार्गो से संबंधित शुल्कों के निर्धारण हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसका आई आई एल ने विरोध किया है। जैसाकि, यहाँ ऊपर बताया गया है, बी एफ एल क्षेत्र (2006 के पूर्व) पोर्ट की सीमाओं के अन्तर्गत नहीं आता है और उसके लिए किसी शुल्क के निर्धारण का प्रश्न ही नहीं उठता है। 2006 की अवधि के बाद के लिए प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव के संबंध में यह विद्यमान नहीं रह सकता क्यों कि टी ए एम पी ने पहले ही अपने अधिसूचना दिनांक 20-11-2006 द्वारा शुल्कों का निर्धारण कर दिया है जो राजपत्र में प्रकाशित हो छुका है। अतः टी ए एम पी के लिए यह अनावश्यक है कि वह 2006 तक की अवधि के लिए कोई प्रशुल्क निश्चित करें। जब कि नौकान्तरण सीमाओं और पोर्ट प्रवेश मार्गों के बाहर था जहाँ टी ए एम पी का अधिकार क्षेत्र नहीं है।

		<p>(ii) क्या वर्ष 1997 में एम बी पी टी द्वारा बी एफ एल क्षेत्र में किए गए कथित लाइटराएज आपरेशनों के संबंध में सामान्य प्रश्नोत्तर के निर्धारण के लिए दाखिल प्रस्ताव अनुकूल विचार के लिए है या नहीं?</p> <p>उपरोक्त परिसर में एम बी पी टी अपने अनुरोध में टी ए एम पी से न्यायसंगत है कि उपरोक्त दोनों ही मुद्दों पर कृपया टी ए एम पी निर्णय दे।</p>	
		<p>(ii) क्या प्रश्नोत्तर का निर्धारण पोर्ट और प्रयोगकर्ता के बीच करार द्वारा किया जा सकता है? एम बी पी टी ख्यां अपने अधिकारक्षेत्र से अनुमोदन एवं टी एम पी द्वारा ऐसे दरों के अधिसूचना के आधार पर दरें लगाने का अधिकार है।</p> <p>एम बी पी टी का यह कभी भी विवाद नहीं था कि प्रश्नोत्तर (एम पी टी अधिनियम 1963 के अन्तर्गत यथा विचारित या दरों का मान) पोर्ट और प्रयोगकर्ता के बीच करार से निर्धारित किया जा सकता है। निःसंदेह, प्रश्नोत्तर निर्धारण हमेशा टी ए एम पी द्वारा ऐसे दरों के अनुमोदन तथा अधिसूचना के अनुसार ही होते हैं। तथापि, जैसाकि एम बी पी टी द्वारा पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है, वर्तमान मामले में प्रश्नोत्तर निर्धारण के प्रावधान यानी एम पी टी अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 42 के साथ 48 एवं 49 का पठन किसी भी हालत में एम बी पी टी की शक्तियों में अतिक्रमण नहीं करते कि वह एम पी टी अधिनियम 1963 के अनुच्छेद 33 के अन्तर्गत यथा विचारित किसी करार में प्रवेश करे, कथित अधिनियम का अनुच्छेद 45 पढ़े, कथित अनुच्छेद 42 के प्रावधानों को पढ़े, अनुच्छेद 48 एवं 49 पढ़े तथा अनुच्छेद 33 के प्रावधानों को पढ़े, कथित एम पी टी अधिनियम 1963 के अनुच्छेद 47 को पढ़े जो बिल्कुल ही</p>	<p>एम बी पी टी ने अपने अगले अनुरोधों में स्वीकार किया है कि उन्होंने कभी बी यह दावा नहीं किया कि प्रश्नोत्तर का निर्धारण पोर्ट और प्रयोगकर्ता के बीच करार द्वारा किया जा सकता है। कथित अनुरोध एम बी पी टी द्वारा किए गए अनुरोध और उपरोक्त प्रश्न क्र. 2(1) के उत्तर के विपरीत है, निवेदन है कि प्रश्नोत्तर का निर्धारण केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन तथा राजपत्र में ऐसे दरों की अधिसूचना के अनुसार होते हैं। एम बी पी टी कथित स्वीकृति को ध्यान में रखते हुए प्रश्नोत्तर का निर्धारण पोर्ट और प्रयोगकर्ता के बीच करार द्वारा नहीं हो सकता है।</p>

		अलग-अलग क्षेत्रों में प्रचालन करते हैं और एक दूसरे को अतिथादित नहीं करते हैं।	
3)	<p>एम बी पी टी ने दुल मुल रवैया अपनाया है।</p> <p>(i) अनुच्छेद 48 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण के लिए टी ए मी के समक्ष एक प्रस्ताव रखा गया है। यह दर्शाता है कि लगाए गए दर तभी वैध माने जाएंगे जब टी ए मी द्वारा इसे अनुच्छेद 48 के अंतर्गत अनुमोदित कर दिया जाता है। लेकिन दलील के दौरान पोर्ट ने अलग-अलग मुद्दों पर अलग-अलग रुख अपनाया है। एम बी पी टी और आई एल के बीच था। एम बी पी टी और आई आई एल के बीच का विवाद आई आई एल के भुगतान संबंधी उत्तरदायित्व के विषय में है तथा एम बी पी टी के अधिकार से संबंधित है जो बी स्फ एल क्षेत्र में आई आई एल द्वारा निर्दिष्ट किए गए लाइटरेज आपरेशनों के संबंध में प्रति टन रु. 15/- के दर से शुल्कों की वसूली का है।</p> <p>समावेश याचिका (किसी और द्वारा नहीं बल्कि आई आई एल द्वारा दाखिल) में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश की जारी में भी कथित विवाद निर्विवाद रूप से टी ए मी द्वारा सुलझाए जाने तथा निर्णय देने के लिए आवश्यक है। तथापि, ऐसे विवाद के अध्यादेश एक साथ मिलाए नहीं जाने चाहिए या वर्ष 1997 में ऐसे आपरेशनों के संबंध में सामान्य प्रशुल्क निर्धारण के लिए एम बी पी टी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के साथ उलझाए नहीं जाने चाहिए जो किसी व्यक्ति द्वारा किए गए हो या आई आई एल द्वारा किए गए हो या ऐसे प्रस्ताव की किसी तिथि से कथित बी एफ एल क्षेत्र में सामान्य तौर पर</p> <p>अनुच्छेद 48 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण के लिए टी ए मी के समक्ष एक प्रस्ताव रखा गया है। यह दर्शाता है कि लगाए गए दर तभी वैध माने जाएंगे जब टी ए मी द्वारा इसे अनुच्छेद 48 के अंतर्गत अनुमोदित कर दिया जाता है। लेकिन दलील के दौरान पोर्ट ने अलग-अलग मुद्दों पर अलग-अलग रुख अपनाया है। एम बी पी टी ने दुल मुल रवैया अपनाया है। टी ए मी ने नोट किया है कि एम बी पी टी ने यथा उल्लेखित पूछताछ में दुलमुल रवैया अपनाया है। यह कहना संगत होगा कि एम बी पी टी द्वारा किए गए निवेदन और उपरोक्त पूछताछ संख्या 2(1) में दिए गए उत्तर बताते हैं कि एम बी पी टी और आई आई एल द्वारा तथा उनके बीच वर्ष 1994 में किए गए करार द्वारा प्रशुल्क निर्धारित किए गए हैं।</p> <p>(ii) एम बी पी टी ने स्वीकार किया है कि प्रशुल्क का निर्धारण पोर्ट और प्रयोगकर्ता के बीच हुए करार से नहीं हो सकता है। यह एक स्वीकृत तथ्य है कि विवाद लाइटरेज आपरेशन के संबंध में है जो आई आई एल द्वारा जैसाकि ऊपर बताया गया है बी एफ एल क्षेत्र में किए गए थे, 2006 के पहले बी एफ एल क्षेत्र पोर्ट सीमा या पोर्ट मार्ग के अंदर नहीं आता था और इसलिए एम बी पी टी को बी एफ एल क्षेत्र में कथित</p>		

	<p>कि टी ए एम पी को शक्ति है कि वह बोर्ड द्वारा की गई सभी सेवाओं के संबंध में दरों का मान निर्धारित करे।</p>	<p>लगाए गए पक्षों द्वारा किए गए हों? तथापि, उसका भत्तलब यह नहीं होता कि टी ए एम पी द्वारा प्रशुल्क के निर्धारण तक ऐसे प्रस्ताव का प्रस्तुतीकरण कर कर सकता था या अधिकारों पर विपरीत प्रभाव डाल सकता है या एम बी पी टी के अधिकार में कथित लाइटरेज आपरेशन के संबंध में प्रति टन रु. 15/- के दर से कार्गो संबंधी शुल्कों की वसूली के दावा पर प्रभाव डाल सकता है जैसाकि आई आई एल एवं एम बी पी टी के बीच हुए करार में सहमती हुई है।</p> <p>कथित करार कथित पक्षों के बीच वर्ष 1994 में हुआ था। उपरोक्त परिसर में यह देखा जा सकता है कि कथित प्रस्ताव (वर्ष 1997 में प्रस्तुत) करार की सहमति के अन्तर्गत कथित कार्गो से संबंधित शुल्कों की वसूली के लिए एम बी पी टी का अधिकार वर्ष 1994 की पिछली तिथि से विलुप्त अलग मुद्रे हैं जो एक दूसरे से स्वतंत्र हैं।</p> <p>संबंधित समादेश याचिका में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेशों के अनुसार भी टीएमपी को अधिकार / शक्ति है कि वह प्रस्ताव की प्रस्तुति की तिथि से आवश्यक दर निर्धारित करे, जो एम बी पी टी द्वारा वर्ष 1997 में यथा उपरोक्त प्रस्तुत किया जा सुका है। हसलिए, किसी भी कोण से विचार करने पर एम बी पी टी के बीच संविदालभक विवाद के मामले में अपने वैधानिक अधिकारों के अनुरूप है, एम बी पी टी और आई आई एल के बीच</p>	<p>लाइटरेज आपरेशन के लिए कोई शुल्क लेने का अधिकार नहीं था और न ही टी ए एम पी को कोई शक्ति दी गई है पोर्ट या पोर्ट मार्ग के बाहर किसी प्रशुल्क निर्धारण के लिए।</p>
--	--	--	--

करार के अन्तर्गत अपने वैध बकायों की वसूली के लिए निवेदन किया था। एम बी पी टी को अपने प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव को वापस लेने की जारूरत नहीं है कथित प्रस्ताव इस बात को ध्यान में रखते हुए रखा गया है कि बी एफ एल क्षेत्र में किए जाने वाले ऐसे उत्तराई आपरेशनों के संबंध में प्रश्नक की उगाही के मामले में पारदर्शिता और एकरूपता बनी रहे।

मुनः आई आई एल ने गलती से दाखिल किए गए अपने समादेश याचिका में माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष यह विवाद उठाया है जिसमें वर्ष 1994 से प्रभावी रु. 15/- प्रति टन के दर से स्वीकृत कार्ग शुल्कों को एम बी पी टी को भुगतान करने के अपने संविदात्मक जिम्मेदारियों से इंकार किया है (उस तिथि से जबसे लाइटरएज आपरेशन आई आई एल और बी एफ एल क्षेत्र में किए जा रहे हैं)। कथित विवाद, माननीय उच्च न्यायालय, मुंबई द्वारा टी ए एम पी के पास आवश्यक फैसले के लिए भेज दिए गए हैं। अतः टी ए एम पी निःसंदेह एक मंच है (पक्षों द्वारा चुना गया और माननीय उच्च न्यायालय द्वारा यथा निर्देशित) जो एम बी पी टी और आई आई एल के अधिकारों और दायित्वों का निर्णय पूर्वावत करार के अन्तर्गत करेगा जो वर्ष 1994 से लागू हुआ है। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि यह केवल विवाद के अनिर्णय के कारण है और आशा तथा उम्मीद में है कि टी ए एम पी द्वारा उसका फैसला

		हो जाएगा। कथित विवाद के फैसले तक एम बी पी टी आई आई एल को बी एफ एल क्षेत्र में लाइटरएज आपरेशन करने, तथा आई आई एल के माल लदे पोतों को एम बी पी टी पोर्ट जल सीमा से गुजने की अनुमति देता है जिसके लिए दूसरे प्रकार से एम बी पी टी बाध्य नहीं है। पूर्वोक्त प्रश्न का तदनुसार उत्तर दिया जा रहा है।	
4)	क्या पोर्ट की सीमा के बाहर आने वाले विवादित क्षेत्र का मुद्दा सरकार के पूर्व 2006 अधिसूचना द्वारा सुलझा लिया गया है। यह रॉप्ट नहीं है जैसाकि एम बी पी टी का कहना है कि कथित बी एफ एल क्षेत्र का वास्तविक भाग ही केवल मुंबई पोर्ट की सीमा के अन्तर्गत आता है।	यह सच है कि सरकार की 2006 की अधिसूचना से पोर्ट सीमा के बाहर आने वाले विवाद का मुद्दा सुलझाया नहीं जा सका है। निःसंदेह यथा एम बी पी टी द्वारा दावा किया गया है, बी एफ एल क्षेत्र पोर्ट मार्ग है। इसलिए, अब तक बी एफ एल क्षेत्र में किए गए कथित लाइटरएज आपरेशन जो यथा पूर्वोक्त है, पोर्ट मार्ग क्षेत्र में है, आई आई एल और एम बी पी टी के बीच विवाद के निर्णय से अलग जो आई आई एल से रु. 15/- प्रति टन के हिसाब से कारों से संबंधित शुल्कों की वसूली के संबंध में एम बी पी टी के अधिकार से है, बाधित लाइटरएज आपरेशनों के विषय में है, यह भी आवश्यक है कि पूर्वोक्त उद्देश्य के लिए एक सामान्य प्रशुल्क का निर्धारण हो जिसमें ऐसे आपरेशनों के लिए प्रशुल्क की उगाही के मामले में पारदर्शिता एवं एकरूपता हो। पूर्वोक्त प्रश्न का तदनुसार उत्तर दिया गया है।	एम बी पी टी द्वारा किए गए निवेदन को जो कि 2006 की अधिसूचना संपूर्ण रूप से पत्तन के बाहरी क्षेत्र में अनेवाली क्षेत्र संबंधी विवाद को पूर्ण रूप से सुलझाया नहीं है, को ठुकराया जाता है।
5).	क्या प्रस्ताव को प्रशुल्क के पूर्वप्रभावी निर्धारण की खोज है यदि ऐसा है तो किस तिथि से?	एम बी पी टी ए एम पी द्वारा प्रशुल्क के पूर्वप्रभावी निर्धारण की खोज नहीं कर रहा है। तथापि, एम बी पी टी निःसंदेह यह अपेक्षा करता है कि टी ए एम पी प्रस्ताव	इस संबंध में कोई विवाद नहीं हो सकता जैसाकि दोनों ही पक्ष सहमत हो चुके हैं और उच्च न्यायालय ने निर्देश दिया है कि पोर्ट द्वारा जो अनुरोध किया

की तिथि से प्रभावी आवश्यक प्रशुल्क का निर्धारण करें। टी ए एम पी द्वारा कथित प्रस्ताव की तिथि से प्रशुल्क का ऐसा निर्धारण वैधानिक तौर पर अनुमति योग्य और न्याय संगत है उसे एम बी पी टी द्वारा पूर्वप्रभावी प्रभाव से प्रशुल्क निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव के रूप में अनुमान नहीं लगाया जा सकता। इसके

अतिरिक्त, माननीय उच्च न्यायालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार टी ए एम पी से उम्मीद है कि कथित प्रस्ताव पर अपना निर्णय देगा।

(i) एम बी पी टी दावा करता है कि टी ए एम पी के पास शक्ति है आई आई एल के मामले में उद्ग्राह दरों को देखने का जैसा कि माननीय उच्च न्यायालय ने मामले को पहले ही टी ए एम पी को सौंप दिया है, परन्तु टी ए एम पी के पास पूर्वप्रभावी रूप से दरों का निर्धारण करने, या तीसरे पक्ष से एम बी पी टी द्वारा किए गए संविदात्मक समझौते को पुनःखोलने का कोई अधिकार नहीं है।

गया है तथा आई आई एल द्वारा जो अमान्य सिद्ध करने का प्रयत्न किया गया है, का निर्णय टी ए एम पी को करना है और 1998 से पूर्वप्रभावी प्रभाव से लागू होगा; उस समय से जब से अन्तरिम आदेश काम करना शुरू किया और 2006 तक लागू होगा जब एक नया प्रशुल्क प्रभाव में आया।

प्रश्न क्र. (1) के विशिष्ट संदर्भ के साथ यह स्पष्ट करना आवश्यक है कि एम बी पी टी और आई आई एल के बीच हुए संविदात्मक समझौते के संबंध में एम बी पी टी का प्रस्तुतिकरण जैसा कि पहले प्रस्तुत किया जा चुका है वर्ष 1994 में और टी ए एम पी के प्रस्ताव के आगे के काफी पहले प्रस्तुत किया जा चुका है। निःसंदेह, 1994 की अवधि के दौरान यानी 1997 करार की तिथि तक यानी टी ए एम पी के निर्माण के पूर्व की अवधि तक, टी ए एम पी पूर्वप्रभाव से कोई सामान्य प्रशुल्क निर्धारित नहीं कर सकता या एम बी पी टी एवं आई आई एल के बीच हुए संविदात्मक समझौते को पुनःखोल नहीं सकता या उसमें व्यवधान नहीं ढाल सकता जो कथित अवधि के दौरान प्रभाव में आया हो। तो भी, उसी समय, यह अवश्य बताया जाना चाहिए कि एक बार जब टी ए एम पी को पता चलता है कि 1994 से एम

	<p>बी पी टी और आई आई एल के बीच एक संविदात्मक व्यवस्था चल रही है तो टी ए पी पी आई आई एल द्वारा उठाए गए विवाद पर कथित संविदात्मक व्यवस्था के प्रकाश में लाइटरेज शुल्कों के भुगतान की अपनी देयता के साथ निर्णय देगा। किसी भी स्थिति में, माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्देश को ध्यान में रखते हुए आई आई एल तथा एमबीपीटी के बीच का विवाद टीएमपी द्वारा सुलझाया जाना है। आईआईएल तथा एमबीपीटी के बीच पूर्वोक्त संविदात्मक व्यवस्था को ध्यान में रखते हुए एमबीपीटी द्वारा एक निवेदन किया गया था कि कथित संविदात्मक समझौता जो 1994 से पहले ही प्रचलन में है उसे टीएमपी द्वारा पुनःखोला नहीं जा सकता है क्योंकि कथित संविदात्मक समझौता एमपीटी अधिनियम के अनुच्छेद 33 पढ़े अनुच्छेद 46 के साथ के प्रावधानों से संघालित होता है। कथित अनुच्छेद 33 और 45 एक ऐसे क्षेत्र में प्रचलन करते हैं जो पूरी तरह स्वतंत्र क्षेत्र है और एमपटी अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 42 जिसे अनुच्छेद 48 एवं 49 के साथ पढ़ा जाना चाहिए द्वारा संघालित होते हैं। जिसमें टीएमपी द्वारा सामान्य प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रावधान शामिल है।</p> <p>प्रश्न (ii) के विशेष संदर्भ के साथ एमबीपीटी का पक्ष पहले ही स्पष्ट किया जा सका है। एमबीपीटी कभी भी प्रशुल्क</p>
(ii). यदि करार अलंघनीय है, तो क्या इसका यह अर्थ है कि पोर्ट एक प्रस्ताव न रख कर प्रशुल्क निर्धारण से दूर रह सकता है और ऐसा रख अपना सकता है कि जब तक प्रशुल्क का निर्धारण नहीं हो जाता तब तक करार प्रबल रहेगा।	

		<p>निर्धारण को टालने का इच्छुक नहीं था। एमबीपीटी हमेशा तैयार और इच्छुक रहा है कि एमबीपीटी के स्वीकार योग्य आवश्यक प्रशुल्क की सामान्य प्रशुल्क के संविदात्मक व्यवस्था में टीएमपी द्वारा निर्धारित होने वाले प्रशुल्क में सहायक हो ऐसी तिथि से जबसे यह प्राधिकरण ठीक और उपयुक्त समझेगा। इसी समय यह उल्लेख करना भी आवश्यक है कि इस प्रकार के प्रशुल्क निर्धारण तक एमबीपीटी और आईआईएल के बीच हुए संविदात्मक समझौते का आदर किया जाना चाहिए।</p> <p>प्रश्न (iii) के संदर्भ में एमबीपीटी का पक्ष पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है।</p>	
(iii)		<p>किसी भी मामले में, एमबीपीटी ने स्वयं १९९७ में एक प्रस्ताव दाखिल किया था और इसलिए, टीएमपी उस तिथि से प्रशुल्क की निर्धारित नहीं कर सकता है। एमबीपीटी स्वयं स्वीकार करता है कि बीएफएल में किए गए कथित लाइटरेज आपरेशन के लिए प्रति टन रु.15/- के दर से प्रशुल्क निर्धारण हेतु एमबीपीटी का प्रस्ताव 1997 से टीएमपी के समक्ष लंबित है।</p>	
6)		<p>एमबीपीटी का कहना है कि सेवा का एक सीधा या निश्चित लाभ आवश्यक नहीं है, शुल्क की उगाही को उचित बताने के लिए सामान्य लाभ पर्याप्त है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 जो अनुच्छेद 111 के अंतर्गत सरकार के नीति निर्देश है, प्रशुल्क निश्चित करने के लिए लागत लाभ पद्धति निर्धारित करते हैं। एमबीपीटी के मूल्य आधारित प्रशुल्क या अवसर लागत पर आधारित प्रशुल्क के निर्धारण के लिए विचार करने हेतु कोई प्रस्ताव नहीं है।</p> <p>एमबीपीटी द्वारा सूचीबद्ध की गई सभी सेवाएं पोतों से</p> <p>प्रशुल्क निर्धारण के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा बनाया गया कानून स्पष्ट है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने अपने संबंधित फैसले में इसे स्पष्ट कर दिया है कि प्राधिकरण द्वारा लगाए जाने वाले दर या प्रशुल्क के बीच किसी गणितीय सटीकपन और अनुकूल लागत जिसके लिए ऐसे दर / प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु संबंधित सेवाओं के संबंध में प्राधिकारी को खर्च करने होंगे, की आवश्यकता नहीं है। इसलिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 को भी कानून के अन्तर्गत सहायक होना चाहिए।</p> <p>2005 की कथित प्रशुल्क</p>	<p>एमबीपीटी बीएफएल क्षेत्र में लाइटरेज आपरेशनों के लिए कोई कार्गो संबंधित सेवा उपलब्ध नहीं करता था। इससे इंकार है कि सेवा की सीधी या निश्चित प्राप्ति आवस्यक नहीं है, जैसा कहा गया है, शुल्क की उगाही को न्याय संगत ठहराने के लिए सामान्य लाभ पर्याप्त है, इससे भी सहमति नहीं है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश कथित शुल्क लगाने का प्रावधान करते हैं। जैसाकि यहाँ ऊपर बताया गया है, लाइटरेज आपरेशन बीएफएल क्षेत्र में किए गए था जो पोर्ट तथा पोर्ट मार्ग की सीमा के बाहर था और उसके</p>

संबंधित सेवाएँ हैं। योर्टों से संबंधित शुल्कों की वसूली का मुद्दा विवाद में नहीं है। प्रस्ताव कार्गो से संबंधित शुल्क के लिए है। कार्गो को प्रदान की जाने वाली विशिष्ट सेवाएँ क्या हैं? किसनी लागत लगी हैं?

दिशानिर्देशों के अनावृत्त पठन से (उसके खण्ड 2.2. को शामिल करते हुए) भी यह देखा जा सकता है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश, दिशानिर्देश हैं जो निदेशात्मक हैं और आदेशात्मक नहीं हैं। इसलिए, कथित दिशानिर्देश टीएमपी द्वारा प्रशुल्क निर्धारण के मामले में जोड़ें पर नियमानुसार खेल से दूर रहने का गौका नहीं देता। इसके अतिरिक्त, कथित दिशानिर्देशों के कथित खण्ड 2.2 के के पठन से यह स्पष्ट होगा कि कथित दिशानिर्देशों के अनुसार टीएमपी को 8 पैरामीटरों द्वारा जैसा उसमें निर्धारित है के अनुसार भार्गदर्शन की अपेक्षा है। कथित खण्ड 2.2. के उप खण्ड (ii) में निर्धारित एक पैरामीटर “पोर्ट के संगत और उचित लाभ को सुनिश्चित करना” का उल्लेख करता है। वर्तमान मामले में जैसा ऊपर बताया गया है बीएफएल पर किए गए नौकान्तरण आपरेशन पोर्ट को इसके लाभ के अवसर से बंधित करते हैं जो विभिन्न सुविधाओं के संबंध में किए गए बड़े व्यय के समक्ष प्राप्त किए जा सकते हैं जिसमें पोर्ट द्वारा निर्मित सुविस्तृत बर्थ की सुविधाएँ भी शामिल हैं। इसलिए यह स्पष्ट होना चाहिए कि लाइटरएज आपरेशन, तथ्यतः पोर्ट शुल्क के रूप में राष्ट्रीय राजकोष में होने वाले राजस्व लाभ से बंधित करते हैं जो अन्य प्रकार से राष्ट्रीय राजकोष के लाभ के लिए पोर्ट द्वारा अर्जित किया जा सकता था। कथित खण्ड 2.2 के उप खण्ड (iv) की बारीक जाँच से

लिए एपीपीटी को कोई शुल्क लगाने का अधिकार नहीं है।

स्थापित लागत प्रणाली विज्ञान (लागत और अभिगम शामिल करते हुए) तथा मूल्य सिद्धांत भी यह स्पष्ट करते हैं कि प्रशुल्क निर्धारित करते समय टीएमपी न केवल स्थापित लागत प्रणाली विज्ञान (जिसमें लागत और अभिगम शामिल हैं) द्वारा मार्गदर्शन की अपेक्षा रखता है बल्कि मूल्य सिद्धांतों की भी अपेक्षा रखता है। अतः यह स्पष्ट होना चाहिए कि कथित दिशानिर्देशों के अनुसार भी प्रशुल्क निर्धारण के मामले में लागत और अभिमत ही केवल निर्धारण के कारक नहीं हैं। टीएमपी द्वारा प्रशुल्क निर्धारण का कार्य विभिन्न कारकों द्वारा निर्देशित होना चाहिए जिसमें पोर्टों के लिए उचित लाभ तथा मूल्य सिद्धांत शामिल हो, निविवाद रूप से स्थापित मूल्य सिद्धांतों के अनुसार, पूर्व-निर्धारित विकल्प हानि निःसंदेह मूल्य/प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एक कसौटी है। अतः यह सोच कि पूर्व-निर्धारित विकल्प हानि या मूल्य अधारीत प्रशुल्क पर आधारीत प्रशुल्क निर्धारण के एमबीपीटी के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए कोई प्रावधान नहीं है ठीक नहीं हैं। कथित दिशानिर्देश प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में न तो टीएमपी की शावित्रियों को रोकते हैं और न ही टीएमपी को लागत अभिगम प्रणाली तक बाँध कर रखते हैं।

विगत में भी टीएमपी ने पूर्व-निर्धारित विकल्प हानि के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण किया है। इस संबंध में टीएमपी का ध्यान टीएमपी द्वारा कंडला

पोर्ट ट्रस्ट के दर मान पर पारित आदेश दिनांक 15-05-2007 की ओर अकर्वित किया जाता है। अनुच्छेद 1 का नोट (3) केमीटी के एसओआर के अध्याय 111 के अन्तर्गत घाट शुल्क की अनुसूची निम्नानुसार पढ़ी जाएः

घाट शुल्क का 50% नौकान्तरण शुल्क के रूप में लगाया जाए ऐसे मामलों में जहाँ बड़ी पोत से कार्गो छोटी पोत पर खाली किए गए हों पोर्ट सीमा के अन्तर्गत जो अन्य पोर्टों के लिए नियत हो। बाढ़ीनार में कच्चे नौकान्तरण के मामले में नौकान्तरण शुल्क रु.5/- प्रति एमटी लागे जाने चाहिए।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि उपरोक्त प्रशुल्क का निर्धारण करते समय पूर्व-अनुमानित विकल्प हानि प्रमुख / प्रधान विचारणीय है जो जिस पर टीएसपी द्वारा भार दिया गया। अतः उसी तर्कधार पर, वर्तमान मामले में भी टीएसपी को पूरा अधिकार तथा शक्ति है कि वह यथा पूर्वोक्त एमबीपीटी के पूर्व-अनुमानित विकल्प हानि को ध्यान में रखते हुए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुसार प्रशुल्क का निर्धारण करे।

स्थापित कानून के अनुसार प्रक्रियागत मांगों से अपेक्षा है कि वह न्याय के प्रशासन में यिकनाई के तरह काम करें न कि न्याय के मार्ग में रुकावट के रूप में और विशेषकर ऐसे मामले में जहाँ राष्ट्रीय राजकोष का मामला जुड़ा हो, जो अंत में लोगों को बड़े पैमाने पर प्रभावित करता हैं।

एमबीपीटी ने संविदात्मक समझौते के अंतर्गत आईआईएल को अनुमति प्रदान किया है कि वह बीएफएल क्षेत्र में लाइटरेज आपरेशन कार्गो उतारने में करे और अपने कार्गो से लदे पोतों का एमबीपीटी पोर्ट जलसीमा से पारगमन करे। तत्वतः इसका यह मतलब हुआ कि संविदात्मक समझौते के अंतर्गत कथित अनुमति देकर एमबीपीटी ने आईआईएल के कार्गो पारगमन को एमबीपीटी के पोर्ट जल से गुजरने की अनुमति दी है। कार्गो के ऐसे पारगमन के दौरान एमबीपीटी आवश्यक नौयात्रा संबंधी सहायता तथा ऐसे कार्गो से लदे पोतों को निगरानी सेवा प्रदान करता है। इसके अतिरिक्त, बीएफएल क्षेत्र में कार्गो की उत्तराई / नौकान्तरण हेतु एमबीपीटी द्वारा दी गई अनुमति के कारण जो कि अन्ततोगत्वा एमबीपीटी की पोर्टजल सीमा से होकर गुजरता है, राष्ट्रीय राजकोष पोर्ट शुल्क के रूप में अपना बहुमूल्य राजस्व खो दिया, यह ध्यान में रखते हुए कि राष्ट्रीय राजकोष को इस प्रकार की राजस्व हानि केपीटी के मामले में हुई है। टीएमपी ने पहले ही बड़ी पोत से छोटी पोत पर कार्गो के नौकान्तरण हेतु घाट शुल्क पर कार्गो संबंधी शुल्कों के लिए अध्याय-111 के अन्तर्गत 50% का दर निर्धारित कर दिया है। प्रशुल्क का कथित निर्धारण लागत और अभिगम पर आधारित नहीं है। इसलिए एमबीपीटी के मामले में एक भिन्न उपाय नहीं दिया जा सकता है।

		<p>एमबीपीटी नौयात्रा सहायता, यातायात सहायता, और कारों लदे पोतों के लिए निगरानी सेवा प्रदान करती आ रही है और अपेक्षित बुनियाद पर कराड़ों रूपए खर्च किए जा चुके हैं। इसलिए, देखा जाए तो कराड़ों का भारी खर्च एमबीपीटी द्वारा किया जा चुका है जो आवश्यक इनकास्ट्रुक्चर एवं लागत निर्धारण के लिए है। रु. 15/- प्रति टन का प्रशुल्क प्रस्ताव पूरी तरह उचित है। रु. 15/- प्रति टन का दर 1994 का है इसलिए भी बहुत तार्किक है।</p>	
7)	<p>एमबीपीटी का तर्क है कि अनुच्छेद 48 “सेवाओं के प्रावधान” की अपेक्षा नहीं करता है, परन्तु “सेवाएं प्रदान करने के लिए किसी अन्य व्यक्ति को प्राधिकृत करना” भी प्रशुल्क के लिए इसे पात्र बना सकता है।</p> <p>(i) यदि एमबीपीटी ने ऐसा अधिकार दिया है तो क्या अनुच्छेद 42 में दी गई पूर्व-अपेक्षित शर्तों का पालन किया है?</p> <p>(ii) प्राधिकृत व्यक्ति के संबंध में अनुच्छेद 48 में बताए गए प्रशुल्क निर्धारण का संदर्भ कथित प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा दी जाने वाली सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण से है न कि “प्राधिकार देने” के कार्य के लिए है।</p>	<p>इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि आईआईएल के मामले में एमबीपीटी का दावा पूरी तरह संविदात्मक व्यवस्था पर आधारित है जो 1994 में प्रभाव में आया और संविदात्मक अधिकार जिसमें एमबीपीटी आईआईएल के विरुद्ध पात्र है वह अनुच्छेद 33 के प्रावधानों पर आधारित है जिसे एमपीटी अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 46 के साथ पढ़ा जाए तथा कथित प्रावधान पूरी तरह कथित अधिनियम के अनुच्छेद 42 और 48 के स्वतंत्र हैं। आईआईएल के विरुद्ध एमबीपीटी के विशिष्ट दावे के मामले में अनुच्छेद 42 और 48 संदर्भ (जो एमपीटी</p>	<p>इस प्रश्न के उत्तर में एमबीपीटी अपने पहले प्रस्तुतीकरण पर कायम है। एमबीपीटी द्वारा दिए गए प्रस्तुतीकरण से आईआईएल को इंकार है। अनुच्छेद 42 को लागू करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। जब तक सेवा प्रदान नहीं की गई हो तब तक कोई शुल्क नहीं लगाया जा सकता।</p> <p>एमबीपीटी द्वारा दिए गए उत्तर को जैसा इसे उम्मीद थी अवमानना के साथ लिया गया है। अनुच्छेद 42 का प्रश्न ही नहीं उठता / जब तक सेवा प्रदान नहीं की गई हो कोई शुल्क नहीं लगाया जा सकता है।</p>

अधिनियम के अनुच्छेद 43 एवं 46 के अन्तर्गत कथित संविदात्मक समझौते पर आधारित है) अकारण, अनावश्यक तथा किसी भी हाल में असंगत है।

जहाँ तक समान्य प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एम्बीपीटी द्वारा वर्ष 1997 में प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव का सवाल है, वह एम्पीटी अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 49 टॉर 48 में दिए गए प्रावधानों के अनुरूप है। कथित प्रस्ताव, टीएम्पी के गठन के बाद निर्विवाद रूप से प्रस्तुत किया जा सुका है। टीएम्पी द्वारा आवश्यक दरमान निर्धारित किए जा सकते हैं। बीएफएल क्षेत्र में लाइटरएज आपरेशन निःसंदेह रूप में पोर्ट जल का प्रयोग करते हैं जो बिना किसी संदेह के एम्बीपीटी के कब्जे /नियंत्रण/दखल वाली संपत्ति हैं। अतः यह देखा जा सकता है कि कथित एम्पीटी अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 42 एवं 48 से अलग और कथित अधिनियम के अनुच्छेद 49 के अन्तर्गत भी टीएम्पी कथित लाइटरएज आपरेशनों के संबंध में शर्तों का विवरण तथा आवश्यक एसओआर निर्धारित करने के लिए शक्ति प्रदत्त तथा अपेक्षित है जो निःसंदेह एम्बीपीटी से संबंधित प्रयोगकर्ता की संपत्ति है, न केवल पोर्ट की सीमाओं से बाहरी कथित अनुच्छेद में वर्णित उद्देश्य के लिए पोर्ट मार्गों पर भी। इसके अतिरिक्त अब तक जैसाकि अनुच्छेद 42 के साथ 48 के पढ़े जाने का संबंध है,

(iii) जब कुछ सूचीबद्ध सेवाएं किसी अन्य व्यक्ति द्वारा की जाने के लिए प्राधिकृत हैं, ऐसे अनुमोदन पर विचार करना रायल्टी है न कि प्रशुल्क। यदि एम्बीपीटी को रायल्टी आहिए तो टीएम्पी इस तरह कि रायल्टी की प्रमात्रा का निर्धारण नहीं कर

कथित एम्पीटी अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 48 एवं 42 के अंतर्गत एक बार यथा विचारित प्रशुल्क निर्धारित हो जाता है किसी व्यक्ति को कार्य करने के लिए प्राधिकृत करने के पूर्व, तो पोर्ट / पोर्ट प्रवेश मार्गों या पोर्ट प्रवेश मार्गों के संबंध में कथित एम्पीटी अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 42 के अन्तर्गत अपेक्षित सेवाओं के लिए एम्बीपीटी उस उद्देश्य के लिए केन्द्रीय सरकार से आवश्यक अनुमति ले सकेगा। इसलिए, कथित अधिनियम के अनुच्छेद 42 के अंतर्गत किसी व्यक्ति को यथा अपेक्षित कोई सेवा करने के लिए एम्बीपीटी द्वारा दी जाने वाली अनुमति और अनुच्छेद 48 या 49 के अंतर्गत टीएम्पी द्वारा प्रशुल्क का निर्धारण दोनों ही अलग मुद्रे हैं।
केपीटी के लिए पूर्वजदूत दर मान और प्रशुल्क निर्धारण करते समय उपरोक्त तथ्य सिद्ध हो शुके हैं। टीएम्पी ने केपीटी द्वारा बड़े पोत से छोटे पोत पर माल उतारने के कार्य हेतु किसी विशेष व्यक्ति को प्राधिकृत करने के लिए केन्द्रीय सरकार से पूर्व सहमति लेने पर कभी भी जोर नहीं दिया। इसलिए वर्तमान मामले में भी एम्पीटी द्वारा दिए गए प्रस्ताव के अनुसार टीएम्पी द्वारा प्रशुल्क का निर्धारण एम्पीटी अधिनियम, 1963 अनुच्छेद 49 ही नहीं बल्कि अनुच्छेद 42 और 48 के प्रावधानों के साथ भी पूरी तरह असंगति होगी।

अनुच्छेद 48 पढ़े
अनुच्छेद 42 के साथ और
अनुच्छेद 49 के भी प्रावधानों के

	सकता है।	स्पष्ट पठन से यह स्पष्ट होगा कि कथित एमबीपीटी अधिनियम, 1963 में उल्लिखित कथित अनुच्छेद 48 एवं 49 के अन्तर्गत पोर्ट सीमा या पोर्ट प्रवेश मार्ग तथा / या पोर्ट संपत्ति के प्रयोग में की गई सेवाओं के संबंध में टीएमपी अपेक्षित और आदेशित है कि वह आवश्यक एसओआर एवं संबंधित नियम व शर्तें निश्चित करें। हस्तरह का एसओआर निर्धारण और कुछ नहीं बल्कि प्रशुल्क निर्धारण है और उसके लिए रायलटी नहीं दी जा सकती। अतः एमबीपीटी का टीएमपी द्वारा रायलटी निर्धारण करने की मांग का प्रश्न ही नहीं उठता है।	
8).	<p>आईआईएल का मानना है कि टीएमपी द्वारा निर्धारित एमबीपीटी के दर का मान प्रत्यक्ष तौर पर पोर्ट और पोर्ट प्रवेश मार्गों के लिए है। अतः आईआईएल को एमबीपीटी के एसओआर के अनुसार भुगतान करने के कोई आपत्ति नहीं है। क्या यह मान लिया जाए कि विवाद सिर्फ विवादित स्थल पर एमबीपीटी के क्षेत्र के अधिकार क्षेत्र पर है।</p> <p>यदि ऐसा है तो विवाद कीवानी स्वरूप का है और ऐसे मामलों को सुलझाने का काम प्रशुल्क प्राधिकरण का नहीं है।</p>	<p>वर्तमान ममाले में, माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेशों के प्रकाश में, बीएफएल क्षेत्र में आईआईएल द्वारा किए गए लाइटरेज आपरेशन हेतु शुल्कों की वसूली पर एमबीपीटी के अधिकार के संबंध में जिसकी अनुमति एमबीपीटी द्वारा करार के अनुसार वर्ष 1994 में दी गई थी, को टीएमपी द्वारा सुलझाए जाने की आवश्यकता है। विवाद का प्रस्ताव करार के अनुसार देना चाहिए जो आईआईएल और एमबीपीटी के बीच वर्ष 1994 में हुआ था। इसलिए कथित विवाद को पूरी तरह सुलझाया जाना चाहिए।</p> <p>इस तथ्त को ध्यान में रखते हुए कि लाइटरेज आपरेशन निःसंदेह रूप से बीएफएल क्षेत्र में किए गए थे और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि, यथा लाइटरेज आपरेशन का एक भाग आईआईएल के पोर्टों का है जो एमबीपीटी के पोर्ट</p>	<p>यह सही नहीं है कि विवाद क्षेत्रीय है। निवेदन है कि टीएमपी को यह निर्णय लेना चाहिए कि क्या उसके द्वारा निर्धारित प्रशुल्क ऐसे क्षेत्र पर लागू होगा जो पोर्ट सीमा के बाहर व पोर्ट प्रवेश मार्गों के बाहर है? उसके लिए टीएमपी को स्पष्ट करना चाहिए कि पोर्ट की सीमाएं क्या हैं, उसमें एमबीपीटी के प्रवेश मार्ग भी शामिल हैं।</p>

		<p>जल से कार्गी लेकर जाती हैं, आईआईएल विशेष करने का अधिकारी नहीं है, टीएमपी के क्षेत्रीय अधिकारक्षेत्र को ध्यान में रखते हुए।</p> <p>ऐसी परिस्थिति में, पूर्वोक्त विवाद टीएमपी द्वारा सुलझाया जाना चाहिए विशेषकर माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए भी कि इस मामले में राष्ट्रीय राजकोष के हित भी शामिल हैं। इसलिए कथित विवाद निविवाद रूप से टीएमपी द्वारा सलुझाए जाने की आवश्यकता है।</p>	
9).	<p>क्या टीएमपी के लिए यह आवश्यक है कि वह आपरेशन के विशेष स्थान की पहचान करे और उसके भाव का उल्लेख करे। यदि, अन्य प्रकार से अनुमति योग्य है तो टीएमपी पोर्ट प्रवेश मार्ग पर आपरेशन के लिए एक भाव निर्धारित करेगा। टीएमपी को कोई निर्णय नहीं देना है चाहे वह विशेष स्थान पोर्ट प्रवेश मार्ग के अंतर्गत आता है या नहीं। यदि पोर्ट द्वारा उसके क्षेत्रीय अधिकारक्षेत्र के विषय में किए गए दावे पर कोई संदेह उठता है तो विवाद के मुद्दे को संबंधित न्यायालय द्वारा सुलझाए जाने की आवश्यकता है न कि प्रशुल्क नियामक द्वारा।</p>	<p>एमबीपीटी प्रासंगिक शंका के उत्तर में अपने प्रस्तुति को दोहराता है और उसकी पुनरावृत्ति करता है।</p>	
10).	<p>एमबीपीटी का कहना है कि टीएमपी ने अब तक पोर्ट प्रवेश मार्गों के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया है। इसकी अपनी स्वीकृति में, अनुच्छेद 48 के बंदल पोर्ट के</p>	<p>टीएमपी द्वारा 26-10-2006 से प्रशुल्क निर्धारण टीएमपी द्वारा यथा निर्दिष्ट विस्तारित पोर्ट सीमाओं के अन्तर्गत लाइटरेज आपरेशन तथा एंकरेज आपरेशन के संबंध में है, जबकि यह सच है</p>	<p>यह स्वीकार्य नहीं है कि बीएफएल क्षेत्र एक “पोर्ट प्रवेश मार्ग” एमबीपीटी में गठित किया है जैसाकि आरोप लगाया गया है।</p> <p>यह दोहराने की</p>

<p>लिए नहीं बल्कि पोर्ट प्रवेश मार्गों के लिए भी है। यह विचारणीय है कि सभी पोर्ट ट्रस्ट के दरों का मान अनुच्छेद 48 के प्रावधानों के अंतर्गत टीएमपी समय-समय पर कार्यालयीन राजपत्र में अधिसूचना द्वारा आवश्यक एसओआर निश्चित करने के लिए पात्र है उस उद्देश्य के लिए जो उसमें दी गई हैं और कथित अधिनियम के अनुच्छेद 48 के अन्तर्गत उल्लिखित सेवाओं के संबंध में पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्ग के अथवा पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्ग के संबंध में है।</p>	<p>कि अनुच्छेद 48 तथा अनुच्छेद 49 के अंतर्गत टीएमपी समय-समय पर कार्यालयीन राजपत्र में अधिसूचना द्वारा आवश्यक एसओआर निश्चित करने के लिए पात्र है उस उद्देश्य के लिए जो उसमें दी गई हैं और कथित अधिनियम के अनुच्छेद 48 के अन्तर्गत उल्लिखित सेवाओं के संबंध में पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्ग के अथवा पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्ग के संबंध में है।</p>	<p>आवश्यकता नहीं है कि एमबीपीटी अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 2(आर) में निहित परिभाषा के अनुसार पोर्ट प्रवेश मार्ग पोर्ट के संबंध में का भतलब नौगम्य नदियां और चैनल हैं जो पोर्ट तक ले जाती हैं जिसमें भारतीय पोर्ट अधिनियम लागू है। एमबीपीटी किसी आपरेशन या स्वीकृत सामग्री या किसी नदी अथवा चैनल से क्षेत्र में प्रसिद्ध बाबे फ्लोटिंग लाइट्स (बीएफएल) को दूर्जाने में सफल नहीं हो पाया है।</p>
---	--	---

15.2 उपरोक्त के अतिरिक्त, आईआईएल ने निम्नलिखित सामान्य अनुरोध किया है :

- (i) सामान्य तौर पर यह देखा जा सकता है कि आईआईएल ने वर्ष 1994 में किसी समय लाइटरएज आपरेशन शुरू किया था। लाइटरएज आपरेशन हमेशा बीएफएल पर किए गए जो संबंधित समय यानी 2006 से पहले पोर्ट सीमा के बाहर था। बीएफएल से कोई भी नदी या चैनल पोर्ट तक नहीं जाती है इसलिए उस क्षेत्र को पोर्ट प्रवेश मार्ग नहीं कहा जा सकता है। इन परिस्थितियों में एमबीपीटी को किसी भुगतान पर जोर देने का अधिकार नहीं था जैसाकि 2006 से पहले बीएफएल पर उत्तराई के लिए उन्होंने रु.15 प्रति टन पर जोर दिया जहाँ उन्होंने शर्त रखी थी पोर्ट जल से पोतों को ज्ञाने की अनुमति देने के लिए।
- (ii) किसी भी स्थिति में, एमबीपीटी को टीएमपी के गठन के पूर्व बिना प्रकाशित किए तथा भारत सरकार से अनुमति लिए बिना किसी प्रशुल्क की उगाही नहीं करनी थी जो अनुमति एमबीपीटी ने नहीं ली और र ही रु.15 प्रति टन का प्रशुल्क राजपत्रित किया।
- (iii) कार्गो के लिए एमबीपीटी द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की गई। इसलिए एमबीपीटी को कार्गो से संबंधित कोई शुल्क वसूलने का अधिकार नहीं था।
- (iv) आईआईएल द्वारा दाखिल 1998 की समादेश याचिका में दिनांक 12.11.1998 के आदेश के अनुसार आईआईएल ने अपने अधिकारों की पूर्वधारण और कहासुनी के बिना रु.50,00,000.00 की राशि जमा किया। 1998 में आईआईएल ने 1999 की समादेश याचिका सं.2414 दाखिल किया उपरोक्त के आधार पर आरोपण को चुनौती देदे हुए। उच्च न्यायालय, मुंबई द्वारा 9-02-2000 को एक अन्तरिम आदेश पारित हुआ जिसमें आईआईएल एक को निर्देश दिया गया था कि रु.15 प्रति टन के बदले रु.6 प्रति टन के हिसाब से वह आवश्यक शुलक का भुगतान करें। बाद में, अंतिम आदेश द्वारा न्यायालय ने टीएमपी को प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए निर्देश दिया है। यदि टीएमपी द्वारा निर्धारित प्रशुल्क आईआईएल द्वारा किए गए भुगतान से ज्यादा है तो आईआईएल ने अन्तर का भुगतान करने का वादा किया है और यदि निर्धारित प्रशुल्क कम है तो एमबीपीटी ने किया है कि वह ज्यादा राशि आईआईएल को वापस कर देगा।

- (V) उच्च न्यायालय के निर्देश के अनुसार क्या एमबीपीटी पोर्ट तथा प्रवेश मार्ग की सीमा के बाहर बीएफएल पर किए गए किसी आपरेशन के लिए कार्गो से जुड़ा कोई शुल्क लगाने के लिए पात्र हैं, जबकि, कार्गो से संबंधित कोई सेवा प्रदान की नहीं की गई हो, और यदि ऐसा हो भी तो ऐसे शुल्क क्यों होंगे ?

अंतरिम आदेश वर्ष 2006 तक चला, जिसके बाद से आईआईएल टीएमपी द्वारा निर्धारित प्रशुल्क का भुगतान करता रहा है और इस विषय में कोई विवाद नहीं है।

- (VI) ऐसी हालत में टीएमपी को निर्णय लेना है कि क्या बीएफएल पर किए गए आपरेशन, जो कि सर्वसम्मति से पोर्ट सीमा के बाहर है और निश्चित रूप से पोर्ट प्रवेश मार्ग में नहीं पर प्रशुल्क लगाया जाना चाहिए ? और क्या उस क्षेत्र के लिए टीएमपी प्रशुल्क निर्धारित कर सकता है और यदि ऐसा है तो प्रशुल्क निर्धारित करें।

- (VII) इन परिस्थितियों में, प्रार्थना है कि एमबीपीटी द्वारा दिए गए प्रस्ताव रद्द कर दिए जाएं।

16. आईआईएल के वकील आने पत्र दिनांक 15 अप्रैल, 2011 द्वारा प्राधिकारण द्वारा उठाए गए मुद्दों और उन पर एमबीपीटी के उत्तर पर आईआईएल के बयान प्रस्तुत करते हुए एक बार पुनः एक व्यक्तिगत सुनवाई के लिए अनुरोध किए। दिनांक 29.12.2009, 16.6.2010, 10.8.2010, 11.8.2010, 18.01.2011 तथा 17.2.2011 को प्राधिकरण द्वारा संयुक्त सुनवाई में आईआईएल को सुनवाई का पर्याप्त मौका दिया गया था। तो भी, आईआईएल से हमारे पत्र दिनांक 27 मई, 2011 द्वारा यह आईआईएल से अनुरोध किया गया है कि वह अपना अतिरिक्त निवेदन, यदि कोई हो, तो लिखित में 3 जून, 2011 के पहले प्रस्तुत करें। आईआईएल को यह भी सूचित किया गया था कि यदि आईआईएल से 3 जून 2011 के पहले कोई सूचना प्राप्त नहीं होती है तो यह मान लिया जाएगा कि आईआईएल को अब कुछ कहना नहीं है और मामले की कार्यवाही तदनुसार की जाएगी। इस मामले को अंतिम रूप देने तक आईआईएल से कोई प्रतिक्रिया नहीं मिली। प्रस्ताव एमबीपीटी द्वारा इस उद्देश्य से प्रस्तुत किया गया था कि बीएफएल पर किए जाने वाले लाइटरेज आपरेशनों के विषय में लगाए जाने वाले शुल्कों / प्रशुल्कों में पारदर्शिता और एकरूपता हो तथा मुंबई पोर्ट की पोर्ट जल सीमा से कार्गो के अनुकूल पारगमन में पारदर्शिता तथा एकरूपता हो।

17. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता और पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के संदर्भ में निम्नलिखित प्रकार की स्थिति होती है:

- (i). यह मामला समादेश याचिका 2004 के सं. 2365, 1999 के 2414 तथा 1999 के 2539 में माननीय उच्च न्यायालय, मुंबई द्वारा दिनांक 10 अगस्त 2009 को दिए गए सामान्य आदेश के आधार पर शुरू किया गया है। उसमें दिए गए कारणों के आधार पर माननीय उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/2/1997-एमबीपीटी दिनांक 17 मार्च 2003 को किनारे कर दिया है। माननीय उच्च न्यायालय के आदेश का पैरा १० इस प्राधिकरण को निम्नलिखित निर्देश देता है:

- (क). एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पर विचार करना।
- (ख). इस्पात इण्डस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा उठाए गए मुद्दों पर विचार करना।
- (ग). माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश पर विचार करना।
- (घ). पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव पर ताजा आदेश देना।
- (ङ). कानून के अनुसार एक ताजा आदेश पारित करना।
- (च). दोनों पक्षों को अनुमति प्रदान कराना कि वे जैसा चाहते हैं अतिरिक्त सामाजी प्रस्तुत करें।

माननीय उच्च न्यायालय ने प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 मार्च 2003 को इस आधार पर किनारे कर दिया है कि याचिका कर्ता (एमबीपीटी) को इस प्राधिकरण ने व्यक्तिगत सुनवाई का मौका नहीं दिया बल्कि इसके अध्यक्ष द्वारा दिया गया। उसी न्यायालय के पहले निर्देश दिनांक 8 जनवरी, 2002 का संदर्भ लेते हुए माननीय उच्च न्यायालय ने कहा कि आधिनियम के अंतर्गत यथा गठित यह प्राधिकरण जिसमें अध्यक्ष के साथ दो सदस्य शामिल हैं, आदेश देने के पूर्व याचिकाकर्ता को व्यक्तिगत सुनवाई के लिए समय देने हेतु बाध्य थे। दिनांक 10 अगस्त 2009 के निर्देशों पर आधारित कार्यवाही की पूरी अवधि के दौरान इस प्राधिकरण में एक सदस्य का स्थान खाली था और इसलिए मामले की सुनवाई और उस पर फैसला अध्यक्ष और एक सदस्य के वर्तमान कोरम द्वारा किया गया। इस स्थिति की जानकारी दोनों पक्षों को है और उन्हें इसमें कोई आपत्ति नहीं है। आगे, जैसाकि प्रारंभिक भाग में स्पष्ट किया जा चुका है, एमबीपीटी ने टीएमपी के वर्तमान कोरम के विषय में माननीय उच्च न्यायालय की जानकारी में यह बात लाई है।

माननीय उच्च न्यायालय के निर्देश टीएमपी से अपेक्षा करते हैं कि वह कथित आदेश से तीन महीने के अंदर मामले को निपटा दे। अनेकों प्रक्रियात्मक मार्गों के कारण तथा दोनों पक्षों द्वारा अपने तर्क प्रस्तुत करने के लिए मांगे गए समय के कारण मामला अनबद्ध समय सीमा में निपटाया नहीं जा सका। एमबीपीटी तथा आईआईएल दोनों ही सहमत हुए कि मामला 30 जून 2011 के पहले निपटा दिया जाए। यह समय सीमा इस समझ पर थी कि दोनों ही पक्ष अपने संबंधित लिखित निवेदन प्रस्तुत करने के लिए समय का पालन करेंगे जैसाकि 17 फरवरी, 2011 को संयुक्त सुनवाई में वे सहमत हुए थे। लेकिन दोनों ही पक्षों ने अपने स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए समय बढ़ाने की मांग रख दी इसलिए इस मामले पर 30 जून 2011 के पहले निर्णय नहीं लिया जा सका। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि इस मामले के निपटान में हुई देरी प्राधिकरण के तरफ से नहीं बल्कि पक्षों द्वारा समय लेने के कारण हुई है।

माननीय उच्च न्यायालय द्वारा जारी निर्देश दिनांक 10 अगस्त 2009 दोनों पक्षों से अपेक्षा रखता है कि यदि वे चाहें तो उन्हें अतिरिक्त मामले दाखिल करने का अवसर दिया जा सकता है। पहले के मामले में दोनों पक्षों के लिए ऐसा अवसर दिया गया था।

(ii). इस प्राधिकरण के समक्ष मुख्य कार्य एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पर विचार करना है जो पोर्ट प्रवेश मार्गों पर किए गए कार्गो आपरेशन हेतु लाइटरेज बकाया वसूलने का है। ऐसा करते समय, आईआईएल द्वारा उठाए गए विरोधों पर भी विचार करना होगा। दरों के मान में निम्नलिखित को शामिल करने के लिए पोर्ट ने इस प्राधिकरण से अनुमोदन हेतु अपने पत्र क्रमांक. एसईसीवाय/जी/डीटी-टीए/2563, दिनांक 24 फरवरी, 1998 द्वारा एक प्रस्ताव दाखिल किया।

कार्गो पर रु.15/- प्रति टन के हिसाब से लाइटरेज बकाया वसूला जाए जो पोर्ट प्रवेश मार्गों के अंदर लंगर डाले पोतों पर लादे गए हो या उतारे गए हों लेकिन पोर्ट सीमा के बाहर हों तथा कार्गो का मुंबई हार्बर से परिवहन हुआ हो, प्रदत्त है कि लाइटरेज बकाया मुंबई के पोर्ट से या उस पर नियत कार्गो से नहीं वसूला जा सकता है।

जब एमबीपीटी को इस प्रस्ताव को अद्यतन करने का अवसर दिया गया तो पोर्ट ने अपने पत्र दिनांक 9 नवंबर द्वारा अपने पोर्ट प्रवेश मार्गों पर कार्गो संबंधी शुल्क लगाने के समर्थन में अनेकों निवेदन प्रस्तुत किया और इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि पोर्ट सीमाओं के बाहर लेकिन पोर्ट प्रवेश मार्गों के अंतर्गत बीएफएल क्षेत्र में लाइटरेज आपरेशनों के लिए कार्गो से संबंधित शुल्कों के रूप में रु.15/- प्रति टन का प्रशुल्क अनुमोदित किया जाए। यह विचारणीय है कि पोर्ट का प्रारंभिक दर के बारे में उगाही सामान्य प्रकृति का था। तथापि, ताजा प्रस्ताव बीएफएल क्षेत्र पर किए गए आपरेशनों के विषय में विशेष रूप से उल्लेख करता

है। उसके बाद पोर्ट ने सुनवाई में अपने तर्क और लिखित निवेदन में यह स्पष्ट किया है कि उसका प्रस्ताव लाइटरेज आपरेशनों के लिए एक सामान्य प्रशुल्क हेतु है न कि आईआईएल द्वारा किए गए आपरेशनों तक सीमित है। आईआईएल ने भी एक आधार बनाए रखा है कि निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क एक समान्य प्रशुल्क हो और सभी पक्षों पर लागू हो जो इस क्षेत्र में लाइटरेज आपरेशन करते हैं जहाँ पोर्ट प्रशुल्क लगाने के लिए अधिकृत है। तदनुसार, एमपीटी अधिनियम, १९६३ के अंतर्गत लागू एमबीपीटी के पोर्ट प्रवेश मार्गों के अंदर किए गए लाइटरेज आपरेशनों हेतु कार्गो संबंधी शुल्क के निर्धारण में आगे बढ़ने का विश्लेषण करेगा।

- (iii). कार्यवाही के दौरान, दोनों ही पक्ष, विशेष रूप से एमबीपीटी ने उसी मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पारित पहले के प्रशुल्क आदेशों दिनांक 2 जून 1999 तथा 17 मार्च 2003 की कुछ खास उपलब्धियों एवं निर्णयों का संदर्भ दिया। यह मान्य करना चाहिए कि दोनों कथित आदेश बास्ते के माननीय उच्च न्यायालय द्वारा किनारे कर दिए गए हैं, इसलिए कथित आदेश में की गई कोई भी उपलब्धि और निर्णय इस प्राधिकरण पर बाध्य नहीं हो सकते हैं। माननीय उच्च न्यायालय का आदेश दिनांक 10 अगस्त 2009 यह स्पष्ट करता है कि पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव पर खुले दिमाग से विचार किया जाए और उस पर एक ताजा आदेश जारी किया जाए।
- (iv). दोनों ही पक्ष महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 48 और 49 के प्रावधानों को मानते हैं जो पोर्ट पर दरों को लागू करने और वसूली निश्चित करते हैं। एमपीटी अधिनियम, 1963 का अनुच्छेद 48 बिना अनेक अर्थ के इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वह दरों का एक मान निश्चित करे और शर्तों का एक विवरण निश्चित करे जिसके अन्तर्गत उसमें सूचीबद्ध कोई भी वर्गीकृत सेवा महापत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा निष्पादित की जाए या किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा या पोर्ट अथवा पोर्ट प्रवेश मार्गों के संबंध में की जाए। अनुच्छेद 48 के अंतर्गत दी गई सेवाओं की सूची में यात्रियों का नौकान्तरण या माल का नौकान्तरण शामिल है जो पोर्ट या पोर्ट प्रवेश मार्गों में पोतों के बीच है। अनुच्छेद 48 का उप-अनुच्छेद 1(बी) भी यात्रियों या माल के लैंडिंग तथा नौवहन की बात करता है जो ऐसे पोतों से या पर या किसी जहाज धाट आदि या पोर्ट अथवा पोर्ट प्रवेश मार्गों की सीमाओं के अंतर्गत किसी स्थान पर है। इस प्रश्न को दूर रखते हुए कि पोर्ट प्रवेश मार्ग क्या गठित करता है, इसमें कोई संदेह नहीं है कि यह प्राधिकरण महापत्तन न्यास के पोर्ट प्रवेश मार्गों में होने वाले कार्गो आपरेशन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने हेतु वधानिक रूप से शक्तिसंपत्त्र है। इस संबंध में यह भी समझा जाना चाहिए कि इस प्राधिकरण का नियामक क्षेत्राधिकार एक प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट के प्रशासनिक तथा क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार का कोटर्मिनस है। इस प्रकार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर के बावजूद उस क्षेत्र के अंतर्गत काम करेगा जिस पर एक पोर्ट वैधानिक रूप से इसके अधिकार क्षेत्र और नियंत्रण का प्रयोग करता है।
- (v). एमबीपीटी और आईआईएल दोनों एकमत से स्वीकार करते हैं कि यह प्राधिकरण पोर्ट प्रवेश मार्गों पर भी प्रदत्त सेवाओं के लिए दरों का मान निर्धारित करने के लिए सक्षम है। उनके बीच मुख्य विषमता इस प्रश्न पर है कि क्या बीएफएल पोर्ट प्रवेश मार्ग में आएगा और प्राधिकरण जिसके अंतर्गत एमबीपीटी अपने पोर्ट प्रवेश मार्गों के कुछ हिस्से को अपना मानता है।

एमबीपीटी अधिनियम का अनुच्छेद 2(आर), “पोर्ट प्रवेश मार्ग” को परिभाषित करता है कि “नौगम्य नदियों के बीच हिस्से व चैनल जो पोर्ट की तरफ ले जाते हैं जिसमें भारतीय पोर्ट अधिनियम लागू होता है”। एमबीपीटी स्वीकार करता है कि वर्ष 1982 में केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी अधिसूचना और उसके बाद वर्ष 2006 में जारी अधिसूचना पोर्ट प्रवेश मार्गों को परिभाषित नहीं करता है जैसाकि वे पोर्ट सीमाओं के भिन्न संयोजनों को मात्र सीमित करते हैं। एमबीपीटी का तर्क कि पोर्ट की तरफ ले जाने वाली कोई नौगम्य नदी या चैनल

स्वतः ही उस पोर्ट का पोर्ट प्रवेश मार्ग हो जाते हैं और इसके लिए किसी अधिसूचना की आवश्यकता नहीं है। इन्होंने कुछ अन्य दस्तावेजों का भी सहारा लिया है जैसे नौअधिकरण चार्ट जो कुछ क्षेत्रों को मुंबई पोर्ट के पोर्ट प्रवेश मार्ग दिखाते हैं।

आईआईएल एमबीपीटी के तर्कों का खण्डन करता है और जोर देता है कि भारतीय पोर्ट अधिनियम के अंतर्गत एक अधिसूचना सक्षम सरकार द्वारा जारी की जानी चाहिए जो पोर्ट प्रवेश मार्गों के विस्तार की घोषणा करता हो समझौता और प्रयोग सरकार से अधिसूचना के वैधानिक अपेक्षा के लिए एक पर्याय के रूप में नहीं लिए जा सकते हैं। विशेष रूप से, आईआईएल ने इंगित किया है कि बीएफएल के आस-पास का क्षेत्र किसी भी मामले में पोर्ट प्रवेश मार्ग के अंतर्गत नहीं आसकता क्यों कि यह एक खुला समुद्र है न कि पोर्ट की तरफ ले जाने वाला चैनल या नौगम्य नदी।

प्रथम दृष्टया, यह लगता है कि पोर्ट प्रवेश मार्गों का विस्तार एक खुला अंत नहीं हो सकता और इसे परिभाहित होना चाहिए तथा बिना अनेक अर्थ के समझा जाना चाहिए। इस संबंध में दोनों पक्षों द्वारा उठाए गए मुद्दे एमपीटी अधिनियम के प्रावधानों की व्याख्या चाहते हैं, भारतीय पोर्ट अधिनियम 1908 के संबंधित प्रावधानों के साथ पढ़ा जाए। यह प्राधिकरण केवल एक निकाय है जिसका गठन प्रशुल्क निर्धारण के लिए किया गया है, इसलिए यह अधिनियम के प्रावधानों की व्याख्या करने के लिए सक्षम नहीं है जो कानून के अंतर्गत मांग करते हैं और जो “पोर्ट प्रवेश मार्गों के संबंध में” अनुपालन की मांग करते हैं। परन्तु जो संदेह के परे है वह यह कि यह प्राधिकरण पोर्ट प्रवेश मार्गों पर आपरेशनों के लिए प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु शावितसंपत्ति है और इस मुद्दे पर आईआईएल ने भी कोई विरोध प्रकट नहीं किया है। इसलिए, यह प्राधिकरण एमपीटी अधिनियम द्वारा प्रदत्त वैधानिक शावितियों का प्रयोग करते हुए एमबीपीटी के पोर्ट प्रवेश मार्गों पर कार्गो आपरेशनों के लिए प्रशुल्क निर्धारण तक ही इस कार्यवाही को सीमित करेगा। एक ट्रस्ट सोच के साथ कि निर्धारित होने वाला प्रशुल्क केवल ऐसे क्षेत्रों में कार्य करेगा जो कानूनी तौर पर एमबीपीटी के पोर्ट प्रवेश मार्ग के रूप में स्थापित हो सकते हैं। इस विषय में, यह इंगित करना प्रासंगिक होगा कि पोर्ट ट्रस्ट के लिए विभिन्न प्रशुल्क मद्दे निर्धारित करते समय जो भूमि के किनारे तथा समुद्र की ओर की सेवाएं / सुविधाएं हैं, यह प्राधिकरण मालिकाना तथा व्याकितगत परिसम्पत्ति के शीर्षक के मुद्दे की जाँच नहीं करता है। प्रशुल्क सामान्य तौर पर सेवाओं या सुविधाओं के लिए निर्धारित किए जाते हैं क्षेत्रों के आधार पर कि यह पोर्ट द्वारा तभी वसूले जाएंगे जब वे वैधानिक तौर पर ऐसा करने के लिए पात्र हों। पोर्ट से संबंधित भूमि का पढ़ा भाड़ा तय करते समय जोन वाइज / सेक्टर वाइज पट्टा भाड़ा सामान्य तरीके से तय किए जाते हैं और व्याकितगत भूमि के शीर्षक की जाँच इस प्राधिकरण द्वारा नहीं की जाती है। तथ्यतः कानून भी ऐसी जाँच के लिए प्राधिकरण से अपेक्षा नहीं करता है। उसी प्रकार इस मामले में भी यह प्राधिकरण सक्षम फोरम नहीं है मुद्दे पर निर्णय लेने के लिए जो एमबीपीटी के क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार पर प्रश्न उठाते हैं। एमबीपीटी ऐसे क्षेत्रों में आपरेशन के लिए निर्धारित प्रशुल्क की उगाही कर सकता है जहाँ इसका क्षेत्राधिकार कानूनी रूप से होता है। यदि पोर्ट ट्रस्ट के क्षेत्रीय दावा पर कोई संदेह उठता है तो विवाद किसी अन्य फोरम द्वारा सुलझाया जाना चाहिए जो कानून के अंतर्गत ऐसे मुद्दे निश्चित करने के लिए सक्षम हो।

यह प्राधिकरण ऐसे मुद्दों में जाना नहीं चाहता है कि पोर्ट प्रवेश मार्ग सरकार की एक अधिसूचना से परिभाषित किए जाएं या कि बीएफएल क्षेत्र पोर्ट प्रवेश मार्ग में आता है।

- (vi). आईआईएल ने तर्क दिया है कि दरों के वर्तमान मान लाइटरेज शुल्कों की उगाही का पहले से ही प्रावधान रखते हैं और यदि अलग से एक दर निर्धारित करना है तो वह केवल 2006 की अवधि के पहले का होना चाहिए।

एमबीपीटी का वर्तमान दरमान एक प्रावधान रखता है जीआरटी के आधार पर लाइटरेज शुल्क वसूलने का उन पोतों से जो पोर्ट सीमा के अंतर्गत स्थित अधिसूचित एंकरेज पर कार्य करते हैं। एमबीपीटी का प्रस्ताव पोर्ट सीमा के बाहर किए गए कार्यों आपरेशन के लिए नहीं है बल्कि पोर्ट प्रवेश मार्ग के भीतर के लिए है। साक्ष्य रूप से, वर्तमान दर मान पोर्ट प्रवेश मार्ग पर किए गए आपरेशन के लिए कोई दर नहीं रखता है। पोर्ट प्रवेश मार्ग की पोर्ट सीमा में समान आपरेशन के लिए वर्तमान दरों का विस्तार प्रयोगकर्ताओं पर एक अतिरिक्त बोझ डाल सकता है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा प्रकट किया गया है कि भीतरी एंकरेज पर किए गए लाइटरेज आपरेशन के संबंध में दरों का मान निर्धारित दरों पर पोर्ट द्वारा महसूस किया गया है कि सामान्य राजस्व रु. 19.69 प्रति टन के आस-पास था यहाँ पोर्ट ट्रस्ट का प्रस्ताव पोर्ट प्रवेशमार्ग पर रु. 15/- प्रति टन के दर से ही उगाही करने का है। इसलिए, यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर से ज्यादा का प्रशुल्क लागू करना नहीं चाहता है। ऐसा लगता है कि आईआईएल ने वित्तीय अर्थापत्ति का विश्लेषण किए बिना ही मांग कर डाली है जो इससे उठ सकती है। निर्धारित किया जाने वाला दर न केवल आईआईएल पर लागू होगा बल्कि किसी भी पोर्ट उपयोगकर्ता पर लागू होगा जो पोर्ट के प्रवेश मार्गों में लाइटरेज आपरेशन करते हैं। यह तथ्य है कि बाद में एमबीपीटी की पोर्ट सीमा के द्वीय सरकार द्वारा जारी अधिसूचना दिनांक 26 अक्टूबर 2006 द्वारा बढ़ा दी गई है। इससे, बहुत से क्षेत्र जो पहले पोर्ट सीमा के बाहर आते थे अब पोर्ट सीमाओं के अंदर आ गए हैं। यह विकास इस प्राधिकरण के समक्ष मुद्दों से संबंधित नहीं है, ऐसे अधिसूचना के बाद भी दो क्षेत्रों के भेद की संभावना है, यानी पोर्ट सीमा तथा पोर्ट प्रवेश मार्ग, और प्रस्ताव पोर्ट प्रवेश मार्गों में किए गए आपरेशनों के लिए शुल्क निर्धारित करने के संबंध में है। अतः कोई कारण दिखाई नहीं देता कि वर्ष 2006 की कोई बनावटी विच्छेद रेखा खींची जाए प्रशुल्क निर्धारण के लिए जैसाकि आईआईएल ने मांग की है।

- (vii). पोर्ट प्रवेश मार्गों पर कार्यों संबंधी शुल्कों के निर्धारण के विरुद्ध दोनों पक्षों द्वारा दिए गए तर्क नोट के पहले भाग में रेकर्ड किए गए हैं। संक्षेप में, एमबीपीटी का तर्क कि यदि कार्यों पोर्ट प्रवेश मार्गों पर संचालित होकर पोर्ट जल से गुजरते हैं तो वह उस पर शुल्क लगाने का अधिकारी है। यह आगे तर्क दिया है कि इस नौकान्तरण के कारण इसके द्वारा क्षेत्र के अन्तर्गत निर्मित सुविधाओं का उपयोग होता है और लगाया जाने वाला शुल्क ऐसे अवसर लागत की आंशिक रूप से क्षतिपूर्ती करेगा। दूसरी तरफ, आईआईएल का तर्क है कि बीएफएल पर कार्यों संबंधी सेवाएं प्रदान नहीं की गई हैं इसलिए एमबीपीटी कोई शुल्क नहीं लगा सकता है किसीभी मामले में, नौकान्तरण के बाद बार्ज एमबीपीटी जल से गुजरते हैं, आवश्यक पोत संबंधी शुल्कों का भुगतान करते हैं। इस संबंध में, एमबीपीटी ने कांडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) में उपलब्ध एक प्रावधान की तरफ इंगित किया है नौकान्तरण के लिए शुल्क लगाने हेतु नौकान्तरण शुल्क के रूप में जब अन्य पोर्ट के लिए नियत पोर्ट सीमाओं के अंदर लंगर डाले पोतों के बीच कार्यों नौकान्तरित होता है। अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों पर भी समान प्रावधान उपलब्ध है। अनेक पोर्ट ट्रस्टों द्वारा कार्यों पर उगाही की जाती है जब पोर्ट सीमाओं के अंदर नौकान्तरण होता है। अन्य शुल्कों के मामले में, नौकान्तरित कार्यों पर लगाए जाने वाले प्रशुल्क की प्रमात्रा पर भिन्न-भिन्न पोर्ट ट्रस्टों में कोई एकरूपता नहीं है। परन्तु सभी मामलों में, ऐसे नौकान्तरण पोर्ट सीमाओं के अंदर ही होते हैं। यह सच कि ऐसे नौकान्तरण पोर्ट सीमा के बाहर और पोर्ट प्रवेश मार्गों के अंतर्गत किए जाते हैं केवल आधार नहीं हो सकता जिसपर वाही भी उपलब्ध पूर्ववर्ती की अपेक्षा की जाए। सबके बाद, अन्य पोर्टों पर लागए गए शुल्क भी नौकान्तरण आपरेशन के लिए हैं जो पोर्ट के अधिकारक्षेत्र के क्षेत्र में किए जाते हैं।

- (viii). यह प्राधिकरण महापत्तनों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए सामान्यतः लागत लाभ की प्रणाली अपनाता है। वर्तमान मामले में पोर्ट ट्रस्ट रु. 15/- प्रति मी.ट के प्रस्तावित दर के समर्थन में कोई लागत ब्लौरा पेश नहीं कर पाया। पोर्ट ट्रस्ट के तर्क पूरी तरह अवसर लागत पर निर्भर रहना पर सहानुभूतिपूर्वक विचार नहीं किया जा सकता है। रु. 15/- प्रति टन का प्रस्तावित दर लागत को ध्यान में रखते हुए न्यायसंगत नहीं है।

किन्तु यह मानना चाहिए कि महापत्तनों पर लगाए गए प्रशुल्क का प्रत्येक मद कोई विशेष सेवा प्रदान करने की लागत या विशिष्ट सुविधाओं के प्रयोग पर कड़ाई के साथ निर्धारित नहीं किया जाता है। लागत लाभ सामान्यतः कार्गो संचालन के मौकों लेवल और पोत संबंधी गतिविधियों तथा पोर्ट पर बनाए रखे जाते हैं। दूसरे शब्दों में, सामान्यतः यह सुनिश्चित किया जाता है कि प्रशुल्क के स्तर हस्त प्रकार रखे जाए कि पोर्ट अपनी सभी गतिविधियों के एकत्रित लागत से भेल खाए और ऐसे प्रशुल्क की उगाई से अपनी सभी परिसम्पत्तियों से उत्पन्न कुल राजस्व की वापसी का स्तर अर्जित करे। प्रति हमदाद एक कार्य से दूसरे कार्य का प्रवाह हस्त व्यवस्था में निहित होता है, यद्यपि प्रयास किए जा रहे हैं कि प्रति हमदाद का स्तर बनाए रखा जाए। इस मामले में, विशेष लागत और के अभाव में यह निर्धारण करना कठिन है कि रु.15/- प्रति टन का प्रस्तावित दर सार्थक है। बास्टे के माननीय उच्च न्यायालय ने 9 फरवरी 2000 को एक अन्तरिम आदेश पारित किया आईआईएल से अपेक्षा करते हुए कि वह विवादित पोर्ट प्रवेश मार्ग पर किए गए आपरेशनों के लिए रु.6/- प्रति मी. के दर से भुगतान करे। इस अंतरिम आदेश को ध्यान में रखते एमबीपीटी द्वारा कथित अवधि से आपरेशनों से अर्जित किया गया राजस्व के वेल रु.6/- प्रति मी.ट के दर एमबीपीटी का हो सकता है। फोर्ट के दर मान के कथित सामान्य संशोधनों में यह प्राधिकरण कुल राजस्व अर्जित / अनुमानित से पोर्ट को प्राप्त पर विचार किया है, एमबीपीटी के अभिभावी दर मानों पर विचार किया है। ऐसे अभ्यास में विचारित राजस्व की स्थिति नौकान्तरण आपरेशन से एमबीपीटी को प्राप्त राजस्व को भी शामिल करता है जिसकी गणना रु. 6/- प्रति मी.ट के दर से की गई है। माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश को ध्यान में रखते हुए जबकि एमबीपीटी के सामान्य दर मान निर्धारित करने के लागत लाभ प्रणाली आदेश को ध्यान में रखते हुए जबकि एमबीपीटी के सामान्य दर मान निर्धारित करने के लिए अपनाया गया लागत लाभ प्रणाली है जो राजस्व शामिल है और दरों के सामान्य मान निर्धारित करने के लिए अपनाया गया लागत लाभ प्रणाली है जो एमबीपीटी के सभी खर्चों का लेखा करता है और इस पर लगाई गई पूंजी की वापसी का लेखा करता है। और इस पर लगाई गई पूंजी की वापसी का लेखा करता है। एमबीपीटी किसी हानिकार स्थिति में नहीं हो सकता है यदि पोर्ट प्रवेश मार्ग पर हुए नौकान्तरण आपरेशन के लिए उसे रु. 6/- प्रति मी.ट के दर की अनुमति दी जाती है। यह प्राधिकरण उपलब्ध कराए गए कार्य के लिए अलग लागत की अनुपस्थिति में यह निर्णय ले ने में निरुद्ध है। रु. 6/- प्रति मी.ट का दर 11 वर्षों से ज्यादा से अब तक प्रचलन में है और कथित आपरेशनों के लिए उसे अंतिम दर मान लेना चाहिए।

- (ix). दोनों ही पक्षों विशेषकर एमबीपीटी द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष उठाया गया एक दूसरा मुद्दा एमबीपीटी और आईआईएल के बीच हुए करार की वैधता के बारे में है जिसके अनुसार पोर्ट रु. 15/- प्रति मी. के दर से लाइटरएज बकाया वसूलने के लिए पात्र है। आईआईएल ने तीव्रता से ऐसे किसी करार की उपस्थिति से इनकार किया है और वर्ष 1994 में एमबीपीटी के न्यासी भण्डल द्वारा पारति संकल्प की वैधानिकता को चुनौती दिया है। यह प्राधिकरण एमबीपीटी के इस विवाद को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है कि माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वह एमबीपीटी और आईआईएल के बीच ऐसे कथित करार पर अपना निर्णय दे। माननीय उच्च न्यायालय का निर्देश के वेल एमबीपीटी के प्रस्ताव पर विचार करने तथा आईआईएल के विरोध पर विचार करने के लिए है और उस पर एक ताजा आदेश पारित करने के लिए है। एमबीपीटी ने कार्यवाही में बार-बार कहा है कि उसका प्रस्ताव पोर्ट प्रवेश मार्ग पर लाइटरएज आपरेशन के लिए एक सामान्य प्रशुल्क निर्धारण हेतु है और यह किसी विशेष उपयोगकर्ता के लिए विशेषकर नहीं है। यदि मामला ऐसा है तो इसका यह विवाद नहीं हो सकता कि यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा किए कुछ काम से उत्पन्न एमबीपीटी और आईआईएल के बीच के विवादों को सुलझाए। एमबीपीटी का तर्क कि यह प्राधिकरण पक्षों द्वारा चुना गया फोरम है और माननीय उच्च न्यायालय द्वारा निर्देश दिया गया है कि वह विवादित करार के अंतर्गत एमबीपीटी और आईआईएल के बीच अधिकार और दायित्वों को निर्धारित करे जो 1994 में प्रभाव में आया और अपात्र हो गया है। माननीय उच्च न्यायालय का आदेश टीएमपी से अपेक्षा करता है कि वह कानून के अनुसार मामले का निपटारा करे

न कि लागू कानून और न ही माननीय उच्च न्यायालय के निर्देश के अनुसार। माननीय उच्च न्यायालय टीएमपी से अपेक्षा करता है कि वह निश्चित करे कि क्या करार प्रबलन में था और यदि ऐसा था तो पक्षों के अधिकारों और दायित्वों का निर्धारण करें। टीएमपी एक वैधानिक निकाय है एक अधिदेश के साथ कि वह पोर्ट प्रशुल्क का निर्धारण करे और यह कार्यवाही उस अधिदेश को निष्पादित करने तक ही सीमित है।

- (x). एमबीपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण के समक्ष 24 फरवरी 1998 को दाखिल किया गया था और एमबीपीटी ने प्रार्थना की थी कि निर्धारित किया जोन वाला प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने की तिथि से लागू किया जा सकता है। उपलब्ध सामाजी से यह स्पष्ट है कि पोर्ट सीमाओं के बाहर कार्गो आपरेशन फरवरी 1998 के पहले भी होते रहे हैं। यदि एमबीपीटी की प्रार्थना स्वीकार कर ली जाती है तो एक प्रश्न उठेगा फरवरी 1998 के पहले की अवधि के लिए प्रशुल्क उगाई के बारे में। यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि वह एमबीपीटी के पक्ष को मजबूती दे कि जब तक इस प्राधिकरण द्वारा एक सामान्य प्रशुल्क निर्धारित होता है तब तक पोर्ट ट्रस्ट करार के मार्फत आवश्यक प्रशुल्क व्यवस्था कर सकता है, एमपीटी अधिनियम के कुछ अन्य लास प्रावधानों को व्यान में रखते हुए। एमबीपीटी के मस्तिष्क में भी कोई संदेह नहीं है कि पोर्ट सीमाओं के बाहर किए गए आपरेशन के लिए निर्धारित होने वाले शुल्क एमपीटी अधिनियम के अनुच्छेद ४८ के अधिकारक्षेत्र में आते हैं। यह ग्रामक होगा कि यह स्थिति तभी पैदा होगी जब पोर्ट द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव दाखिल किया जाता है। यदि यह तर्क मान लिया जाता है तो कोई भी पोर्ट ट्रस्ट इस प्राधिकरण के पास प्रस्ताव प्रस्तुत करने में जानबूझकर देरी कर सकता है और द्विपक्षी व्यवस्था के मार्फत अनुकूल कोई भी प्रशुल्क व्यवस्था शुरू कर सकता है, उससे एमपीटी अधिनियम द्वारा विचारित प्रशुल्क व्यवस्था फैस सकती है। इस मामले में यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की तारीख के पीछे तक जाना जाहेगा जैसाकि एमबीपीटी द्वारा सही तरह से तर्क दिया गया है, यह प्राधिकरण इसके गठन के पूर्व की अवधि के लिए किसी पूर्व प्रभावी तिथि से किसी प्रशुल्क का निर्धारण नहीं कर सकता है। एमपीटी अधिनियम के संशोधनों के अनुसार इस प्राधिकरण का गठन 10 अप्रैल 1997 को केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी एक अधिसूचना द्वारा हुआ है। अतः रु 6/- प्रति मी. के दर से पोर्ट प्रवेश मार्गों पर कार्गो आपरेशन के लिए साइटरेज शुल्क की वसूली एमबीपीटी के दर मान में 10 अप्रैल 1997 से प्रभावी होने के लिए अनुमोदित है।
- (xi). निष्कर्ष निकालने के पहले एक बार पुनः जोर देकर कहा गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा पोर्ट प्रवेश मार्गों पर कार्गो आपरेशनों के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन इस तर्त पर किया गया है कि यह केवल उन्हीं स्थानों पर लगाया जाना है जहाँ एमबीपीटी का अधिकारक्षेत्र वैध रूप से विद्यमान है। यदि पोर्ट प्रवेश मार्गों पर एमबीपीटी द्वारा इसके क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार के विषय में किए गए दावे पर कोई शंका होती है तो यह एमबीपीटी का दायित्व होगा कि वह एमपीटी अधिनियम तथा भारतीय पोर्ट अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार ऐसे क्षेत्रों में अपने शीर्षक तथा क्षेत्राधिकार की स्थापना करें।

19. परिणाम स्थारूप, तथा उपरोक्त कारणों और मास्तिष्क के सामूहिक उपयोग पर आधारित यह प्राधिकरण 10 अप्रैल से पूर्वभावी प्रभाव से एमबीपीटी के दर मान के समावेश हेतु निम्नलिखित प्रावधान को अनुमति प्रदान करता है:

“लाइटरेज बकाया रु. 6/- प्रति टन के दर से पोर्ट प्रवेश मार्गों में लंगर ऊले पोतों पर कार्गो उतारने तथा लादने और मुंबई पोर्ट जल से कार्गो के परिवहन पर लगाया जाएगा। तथापि, प्रदत्त है कि वह लाइटरेज बकाया उस कार्गो पर नहीं लगाया जाएगा जो मुंबई पोर्ट के लिए नियत है।”

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/11-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 19th August, 2011

No. TAMP/93/1999-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) and in compliance of the common Order dated 10 August 2009 passed by the Hon'ble High Court of Bombay in Writ Petition No. 2364 of 2004, 2414 of 1999 and 2539 of 1999, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mumbai Port Trust (MBPT) for levy of charges for lighterage operations and the objection raised by Ispat Industries Limited as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**No. TAMP/93/1999-MBPT**

The Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 26th day of July, 2011)

This Authority had passed an Order No.TAMP/2/97-BPT dated 2 June 1999 disposing of the proposal received in March 1997 from Mumbai Port Trust (MBPT) about levy of charge for lighterage operation in respect of cargo carried in transit to other ports whether discharged at the Bombay Floating Lights (BFL) or outside. The above said tariff Order was challenged by the MBPT in the Hon'ble High Court of Bombay. The Hon'ble High Court had set aside vide its Order dated 8 January 2002 the tariff Order dated 2 June 1999 and directed this Authority to reconsider the proposal of the MBPT and pass suitable orders in accordance with law after giving an opportunity of the personal hearing to the MBPT.

2.1. In compliance of the High Court Order dated 8 January 2002, this Authority had passed an Order on 17 March 2003 disposing of the proposal of the MBPT. The above said tariff Order was challenged by the MBPT in the Hon'ble High Court of Bombay under W.P. No. 2634 of 2004.

2.2. On 2 June 1999 this Authority had passed another tariff Order No.TAMP/5/97-BPT dated 2 June 1999 disposing of an application filed by the Ispat Industries Ltd., (IIL) on 4 July 1998 raising objection on the competence of MBPT to levy lighterage charges. The above said tariff Order was challenged by IIL in the Hon'ble High Court of Bombay under W.P. No. 2414 of 1999 contending that the levy of ₹15 per tonne by MBPT is not justified as this Authority has held that the MBPT cannot levy lighterage charges.

2.3. The MBPT also challenged the above said tariff Order in the Hon'ble High Court of Bombay under W.P. No. 2539 of 1999 .

2.4. The Hon'ble High Court has passed an interim Order on 9 February 2000 on the above said two Writ Petitions namely 2414 of 1999 filed by IIL and 2539 of 1999 filed by MBPT. The Hon'ble High Court held, inter alia, as follows:

" 10. Having heard both the learned counsel, in view of the submission on behalf of Ispat Industries Limited itself in its amended application before the Tariff Authority, the appropriate order would be that during the pendency and disposal of both these Petitions, Ispat Industries Limited ought to pay the necessary levy at the rate of ₹6 per Metric Tonne instead of ₹15/- per Metric Tonne, which is the resolution of 1994 passed by the Port Trust and which is challenged by Ispat Industries Limited. As far as refund, which is sought by Ispat Industries Limited , is concerned, it is clear from the order of the Tariff Authority itself that the order is made prospective and no refund is directed even thereunder. That being so, at this stage, the question of directing refund does not arise. Ispat Industries Limited will give periodical details of the cargo off-loaded for taking over to Dharamtar Port. The periodical details will be supported by customs documents.

13. The above order is on the footing that Ispat Industries Limited files an undertaking in this Court within four weeks hereafter (with a copy to Port Trust) stating therein that in the event Port Trust succeeds in the matter, the short-fall will be made good at the rate of Rs. 15 per Metric Tonne and at the rate of interest to be decided by the Court at final hearing. Needless to state that in case Ispat Industries Limited succeeds, Port Trust will have to refund the amount collected with interest rate to be decided by the Court at final hearing"

3.1. The Hon'ble High Court by its Order dated 10 August 2009 disposed of all the above quoted three writ petitions filed by the parties. The operative portions of the High Court Order dated 10 August 2009 are reproduced below:

"6. We have perused the records. So far as the order impugned in W.P. No. 2634 of 2004 is concerned, that order dated 17.03.2003 is clearly in breach of the direction issued by this Court by Order dated 08.01.2002. The operative part of the direction reads as under:

We direct the Tariff Authority as constituted under the Act to reconsider the petitioners proposal and pass appropriate order in accordance with law, after giving opportunity of personal hearing to the Petitioners

Thus, this court had directed the Tariff Authority as constituted under the Act to reconsider the proposal and to give an opportunity of personal hearing to the Petitioner. Admittedly, the opportunity of personal hearing to the Petitioner was not given by the Authority but by its Chairman. In our opinion, therefore, as order has been made clearly in violation of the direction issued by this court which is binding on all the parties to the Petition, the order dated 17.03.2003 has to be set-aside. In our opinion, in terms of that Order, the Authority as constituted under the Act viz., the Authority consisting of Chairman and two members was obliged to give personal hearing to the petitioner before making the Order. The order impugned is, therefore, liable to be set aside".

"8. Now so far as the order which is challenged in W.P. No. 2539 of 1999, upholding the objection raised by the Ispat Industries Ltd., is concerned, in our opinion, the objection raised by the Ispat Industries Ltd., results in rejection of the proposal of the Port Trust. Therefore, as we propose to direct the Authority to consider the proposal submitted by the port trust afresh, in our opinion, the order upholding the objection raised by the Ispat Industries Ltd., has to be set-aside, because if that order remains intact the Authority will not be in a position to consider the proposal submitted by the Port Trust with open mind. Writ Petition No. 2539 of 1999 also, therefore, succeeds and is allowed. Order dated 2.6.1999 in case no. TAMP/5/97-BPT is set aside, and that case is also remitted back to the Authority to be decided afresh alongwith the case No. TAMP/2/97-MBPT."

"9. So far as the Writ Petition No. 2414 of 1999 is concerned, it is filed by the Ispat Industries Ltd., As by our order passed in Writ Petition No. 2539 of 1999 and the order passed in Writ Petition No. 2634 of 2004, we have set aside the orders passed in both the cases, no further order is required to be passed in this writ petition. Writ petition No. 2414 of 1999 is therefore, disposed of"

"10. The Authority is directed to consider both the proposal submitted by the Port Trust and the objection raised by the Ispat Industries Ltd., in accordance with law, including the order passed by this Court and shall make fresh Order thereon in accordance with law, as expeditiously as possible, in any case within a period of 3 months from the date of on which writ of this order is served on the Authority. During the pendency of the proceedings before the Authority, the interim order that is presently operating in these petitions shall continue to operate. The Authority may permit both the sides to submit additional material that they wish to produce."

3.2. (a). The proposal of the MBPT vide its letter dated 24 February 1998 was to levy a charge of ₹15 per tonne for lighterage operations in respect of cargo carried in transit to other ports whether discharged at the Bombay Floating Lights (BF) or outside.

(b). The objections raised by IIL vide its letter dated 4 July 1997 was that at MBPT anchorage, its mother vessel is only anchoring and discharging cargo with the ship's gear and no facility whatsoever is used from the port authorities except passage to their barges in the MBPT water as well as anchorage of the mother vessel. MBPT is imposing a transshipment charge of ₹15 per tonne which in its opinion is very high. It had approached MBPT for withdrawal of such charges as already it is paying for the port dues of mother vessel as well as pilotage and other charges for plying their barges as per the tariff of the MBPT. As per tariff of MBPT, the same is mentioned as ₹24 per tonne if a vessel is discharging. At the most MBPT should charge 25% of the tariff charged at berth for discharging cargo at anchorage which comes to Rs. 6 per tonne, which is in line with other port (e.g.) mormugao, where transshipment charges are at ₹5.50 per tonne for similar operations.

4. As more than eleven years have elapsed since MBPT initiated its proposal to a new levy of charges on transit cargo, the Port was given an opportunity to update its proposal, with additional material, if any vide our letter dated 14 October 2009 by 23 October 2009. MBPT was also requested to produce all the documents in support of its claim that the BFL area falls within the "port approaches." After reminders vide our letters dated 27 October 2009 and 29 October 2009 the MBPT responded with its updated proposal vide its letter dated 9 November 2009.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, copy of the proposal received from MBPT was circulated amongst the concerned user organizations and IIL vide our letter dated 10 November 2009. The IIL was also advised to furnish additional information it may wish to furnish to supplement its earlier submission. After reminder vide our letter dated 27 November 2009 and after granting extension of time to IIL, the IIL and SCI responded vide their letters dated 15 December 2009 and 1 December 2009 respectively. A copy each of the comments received from IIL and SCI was forwarded to MBPT vide our letter dated 16 December 2009 as feedback information for its comments. The MBPT vide its letter dated 11 June 2010 has filed a rejoinder in response to the reply dated 15 December 2009 filed by IIL.

5.2. A summary of the comparative position showing the main points made by the MBPT in its updated proposal, response of IIL to the updated proposal of MBPT and the rejoinder of MBPT on the response of IIL is tabulated below:

Sr. No.	MBPT's updated proposal dated 9 November 2009	Response of IIL	Rejoinder of MBPT
(i).	Mumbai Port Trust Board vide resolution No. 123 dated 08.03.1994 had approved a proposal for levy of ₹ 15/- per metric ton as an all inclusive cargo related charges unloaded/ loaded at BFL area which was outside the port limit.		—
(ii).	A proposal was also sent by MBPT for the levy of charge vide letter dated 24.02.1998. The tariff Authority has passed an order dated 02.06.1999 which interalia stated that the rate of ₹15/- per M.T. was justifiable and the same was not approved for want of authority for MBPT to levy such charges. However, the matter went to Hon. High Court of Bombay, and the Hon. High Court has passed an order dated 10.08.2009 on the matter. In compliance with the above we submit the following considerations in supplementation to our earlier	These are matter of records as borne out from the orders of either the TAMP or by the Hon'ble Bombay High Court from time to time. Anything stated therein which is contrary to the said orders is specifically denied.	—

	submissions in this regard.	
(iii).	<p>As vessels which carry cargo for the steel plant situated at Raigad which falls within the jurisdiction of Dharamtar Port cannot be anchored at the jetty built by IIL. During fair weather conditions the cargo is unloaded from the mother vessel onto barges (i.e., lighterage operations) in an area which falls within the port limit and approaches of Mumbai Port. The Customs Department had notified this area as the Dharamtar Customs Notified Area. This area in which the above lighterage operations are carried out is within the Vessel Traffic Management System (VTMS) range of the Mumbai Port maintained by MBPT. The barges while going to and from the Dharamtar Customs Notified Area to the jetty of IIL (at Dharamtar Port) pass through the Mumbai Port limits through the channels maintained by them. During rough weather conditions the mother vessel is anchored at Mumbai Port, and the cargo is then discharged on the barges and then transported to the jetty of IIL. In both the cases, the barges pass through the Mumbai Port limits / approaches.</p>	<p>It is denied that during fair weather conditions, IIL unloads its cargo from mother vessel on to the barges in an area which falls within the port limits and approaches of Mumbai Port. The lighterage operations during fair weather conditions are carried out by IIL at Bombay Floating Lights which neither forms part of the Mumbai Port nor forms part of the approach to Mumbai Port. It is also denied that the barges of IIL pass through "approaches to Mumbai Port" as defined by law. For reaching Dharamtar Port the barges of IIL pass through the dredged channel within the limits of Mumbai Port without using any facility of anchorage etc. by way of innocent passage.</p>
(iv).	IIL vide its letter dated 25th November 1993 requested MBPT for permission for lighterage operations of their vessels.	These are just for creating entitlement for port related charges which are not tenable.
(v).	MBPT passed a Resolution bearing No.123 dated 8th March 1994 granting sanction to IIL for transit of their barges through MBPT port limits on recovery of an all inclusive charges of ₹ 15/- per tonne of throughput. The said lighterage operations included making/ erecting / fixing of pier at the Port approaches / within the Port limits. IIL accepted the terms and conditions proposed by MBPT and vide their Agents letter dated 24th October 1994 paid an amount of ₹ 5,00,000/- and requested for necessary permission for the lighterage operations.	Passing of Resolution bearing no.123 dt. 8 th March 1994 by MBPT is not denied. However, the said resolution was illegal and in violation of the provisions of Major Ports Act as no sanction of the Central Govt as provided under section 52 was obtained by MBPT. It is not admitted that the IIL accepted the said terms & conditions proposed by said resolution which did not get sanction of the Central Govt and were not published in gazette which was mandatory requirement.
(vi).	In view of the MBPT accepting the proposal of IIL and IIL accepting the terms and conditions laid down by MBPT and by making payment, a valid and legally binding contract came into existence between the parties.	It is denied that any valid and legally binding contract came into existence between MBPT & IIL. There was no meeting of minds of both the parties in as much as IIL has not consented and had no occasion to exercise its free will before passing of Resolution No.123 dt. 8 th March
		It is denied that BFL does not form a part of Mumbai Port or Port Approaches as alleged. For the barges to reach Dharamtar port the said barges have to undoubtedly pass through the port limits of Mumbai Port. The said barges do use facilities provided by the MBPT. Without using the facilities provided by MBPT it is impossible for the said barges to reach Dharamtar Port.

		1994. The conditions imposed by the said resolutions were thrust upon IIL and lacked the basic ingredients of free will and consents, offer and acceptance required for the formation of a contract. For the reasons stated above, no valid and legally binding contract could have existed between MBPT & IIL.	of the said conditional permission granted by MBPT to IIL as far as back in the year 1994, which IIL failed to do so. After taking benefit of permission of MBPT to transit the cargo (which forms part of the said lighterage operations) through the port water limit of MBPT for reaching to Dharamtar port on the condition of payment of said charges at the rate of ₹ 15/- per tonne, it is not open for IIL to dispute its liability to pay the same. It is further denied that the conditions imposed by the said Resolution No.123 dated 8.3.1994 were thrust upon IIL and lacked the basic ingredients of free will and consent, offer and acceptance required for the formation of a contract. The letter dated 25.11.1993 addressed by IIL to MBPT was an invitation by IIL to MBPT to give its offer and the said Resolution No.123 dated 8.3.1994 containing the said conditional permission was the offer made by MBPT. IIL accepted the terms and conditions/ offer of MBPT vide their Agent's letter dated 24.11.1994 and pay an amount of ₹ 5,00,000 as called upon and acted upon the said offer and permission given by MBPT by carrying lighterage operations at BFL and transshipping the cargo by its barges which passed through the port water limits of MBPT. In the aforesaid premises, it is clear that there was a valid and binding contract between IIL and MBPT, whereunder IIL is bound and liable to pay ₹15/- per tonne the said charges in respect of the lighterage operations for transiting the cargo within the port water limits of MBPT.
(vii).	Lighterage operations were carried out by IIL and part payments were made by IIL in respect of the same. IIL continued the lighterage operations. They, however, failed and neglected to furnish the complete details and particulars	IIL was not liable to pay any charges for its lighterage operations at BFL, which is beyond the territorial jurisdiction of MBPT.	It is denied that IIL was not liable to pay any charges for its lighterage operations at BFL. It is denied that BFL is beyond the territorial jurisdiction of MBPT.

	of the cargo and failed to pay the due lighterage charges despite various reminders to pay the same.		
(viii).	IIL vide its letter dated 17 th January 1997 admitted the right of MBPT to levy the charges but requested MBPT to reduce the same.	Submissions of MBPT are not admitted in view of the matter that MBPT is not entitled to port related charges for the vessels which are not using the limits of MBPT.	The vessels carrying cargo of IIL are using the limits and facilities provided by MBPT. Hence IIL is liable to pay port related charges.
(ix).	On 4th July 1997 IIL preferred an application to TAMP to revise the tariff of lighterage charges levied by MBPT. MBPT filed their Written Submissions objecting to the jurisdiction of TAMP to sit in judgement over the decision of MBPT to levy lighterage charges. The said objections were rejected by the order dated 27th July 1998 passed by TAMP.	The order dated 27 th July 1998 by Ld Authority could not reach the finality. Hence, the order dated 27.7.1998 is not fit to be acted upon.	The same does not merit any reply.
(x).	(a). MBPT vide their letter dated 9th November 1998 informed IIL that transit of cargo through MBPT waters carrying cargo would be stopped with effect from 11th November 1998. On 11th November 1998, IIL filed a Writ Petition 2187 of 1998 challenging the demand/action of MBPT. IIL made a statement that they will remit an amount of ₹ 50 lakhs on or before 15th November 1998 and the balance on or before 27th November 1998. (b). An ad-interim order was passed directing the parties to maintain status quo.	The contents are evasive in nature.	
	(c). IIL deposited an amount of ₹ 50 lakhs vide their letter dated 17th November 1998. On 30th November 1998 IIL made an application in Writ Petition 2187 of 1998 for extension of time for payment. After hearing the parties Hon'ble High Court directed MBPT to accept a cheque dated 30th November 1998 for an amount of ₹58,88,240 towards part payment and extended the time for IIL to make the balance payment till 14 th December 1998. On 14 th December 1998, IIL paid the balance amount of ₹1.50 crores.		
(xi).	By an order dt. 2 nd June 1999, the TAMP held that the proposed levy of cargo-related charges of ₹15 PMT for lighterage operations at Mumbai Floating Lights (BFL) i.e. the area in which IIL carried out lighterage operations is beyond the competence of the MBPT. The said order, however further held that the rate of ₹15 PMT can be		

(xii).	<p>said to be justifiable.</p> <p>(a). The Hon'ble High Court vide its order dated 9th February 2000 passed an interim order directing IIL to pay lighterage charges at the rate of ₹ 6 PMT of the cargo discharged and was further directed to give an undertaking that in the event Ispat Industries Ltd. losing the petition, they should pay the balance charges in respect of the cargo so discharged. The said order further directs the MBPT to give an undertaking that in the event of the MBPT losing their petition they would refund the monies paid by Ispat Industries Ltd.</p>	
	<p>(b). Consequent to the orders of the Hon'ble High Court above, a hearing was granted to MBPT on 2nd December 2002. At the said hearing MBPT relied upon the Government Notification dated 28th May 1982 as well as the Admiralty Chart No. 1487 showing the areas abutting the port limits, navigable channels leading to Mumbai Port which amounts to port approaches. MBPT also relied upon the Shipping Guidelines and also filed their Written Submissions.</p>	<p>The contents are evasive in nature.</p>
	<p>(c). TAMP vide an order dated 17th March 2003 rejected the contentions of MBPT. The TAMP reiterated their earlier decision on the ground that the MBPT could not produce the appropriate Notification to justify levy of cargo related charges.</p>	
	<p>(d). Writ Petition 2634 of 2004 was preferred by MBPT challenging the order dated 17th March 2003 passed by TAMP.</p>	<p>The contents are evasive in nature and the contents which are not borne out of the record are denied and disputed.</p>
	<p>(e). The Hon'ble High Court of Mumbai passed an order on 10.08.2009.</p>	
(xiii).	<p>(a). A Port has been defined under the Major Port Act, 1963 (MPT Act) as under :</p> <p>"2(a) port means any major port to which this Act applies within such limits as may, from time to time, be defined by the Central Government for the purposes of this Act by notification in the Official Gazette, and, until a notification is so issued, within such limits as may be defined by the Central Government under the provisions of the Indian Ports Act."</p>	<p>The interpretation given by MBPT to the said provisions is basically erroneous and not supported by any principles of interpretation of Statutes. The submission of MBPT regarding the limits of Mumbai Port are self contradictory as in its supplemental written submissions MBPT itself relies on the Gazette Notification dt. 28.05.1982 wherein the Central Govt. has declared the limits of Port of Mumbai. Therefore, Section 2(a) of MPT Act cannot be read in isolation and without reference to the said Gazette notification. BFL does not form part of limits of the Mumbai port as per the said notification dated</p>
	<p>(b). Port approaches have been defined under the Section 2 (r) of the MPT Act as under :</p> <p>"(r) port approaches" in relation</p>	<p>It is denied that the interpretation given by the MBPT to the provisions of the said act is erroneous or not supported by principles of interpretation of estimates. Further it is denied that submissions of MBPT are self contradictory. BFL area is treated as port approaches by the marines and is also deemed to be a port approach and defined under the MPT Act and the Indian Ports Act. It is denied that BFL area is not a port approach as defined under the MPT Act, 1963 for the reasons as falsely contended by IIL. It is</p>

	<p>to a port, means those parts of the navigable rivers and channels leading to the port, in which the Indian Ports Act is in force"</p> <p>The definition of port approaches as in Section 2(r) of the MPT Act has thus to be read with Section 1 (2)(a) of the Indian Ports Act which states that the Indian Ports Act, 1908 shall extend save as otherwise appears from its subject or context.- (a) to the ports mentioned in the First Schedule, ...". The port of Mumbai is mentioned in the First Schedule to the Indian Ports Act, without any limits. A conjoint reading of the two makes it clear that the port of Mumbai would include the navigable rivers and channels leading to the port.</p>	<p>28.05.1982 of the Central Govt. More over, Section 2(r) of the MPT Act which defines port approaches cannot be used with benefits by MBPT in the absence of any notification bringing a particular port approach within the purview of Indian Port Act. The word approach cannot be given a meaning of general usage when it has been particularly defined in the Act. The basic fallacy in the argument of MBPT is that it is relying on various alleged documents wherein mariners have been allegedly treating BFL as a port approach but it loses sight of the fact that such usage cannot over ride the specific provision of law defining the port approach with particular reference to Indian Ports Act. Even though BFL is being treated as Port approach by the mariners but it will not be deemed to be a port approach as defined under Major Port Act, as Indian Port Act has no applicability over BFL. Once this distinction is appreciated, the argument of MBPT loses its strength and cannot be accepted. It is also incorrect to say that a conjoint reading of the above two referred provisions would make it clear that Port of Mumbai would include navigable rivers and channels leading to the port even if the Indian Port Act is not in force there.</p>	<p>further denied that argument of MBPT loses strength and/or the same cannot be accepted as falsely contended by IIL.</p>
(c).	<p>The phrase 'in which the Indian Ports Act is in force' which occurs at the end of Section 2 (r) of the MPT Act qualifies the last antecedent term 'port' and not the earlier term 'navigable rivers and channels'. This interpretation is in consonance with the well settled principles of interpretation as laid down by the Hon'ble Supreme Court.</p>	<p>The para under reply is argumentative in nature to justify the stand taken by MBPT. It is denied that the words "in which the Indian Ports Act is in force" will qualify the word "Port" only and not the words "navigable rivers and channels". Section 2(r) of MPT Act does not invite any such interpretation in as much as the plain reading of the said section is unambiguous and clear.</p>	<p>MBPT does not admit the contentions/ denials of the IIL as sought to be raised/made in the said paragraph.</p>
(xiv).	<p>The Hon'ble Supreme Court construed Section 2 of the Bar Council Act which reads</p> <p>"Notwithstanding anything contained in the Indian Bar Councils Act, 1926, or in any other law regulating the conditions subject to which a person not entered in the roll of advocates of a High Court, may be permitted to practice in that High Court every advocate of the Supreme Court shall be entitled as of right to practice in any High</p>	<p>The said para is argumentative in nature. The judgment (without citation) referred by MBPT has no bearing to the facts & circumstances of the present case and therefore cannot bind the Authority as a precedent.</p>	<p>It is denied that the judgment cited by MBPT have no bearing to the facts of the present case and that the same cannot bind TAMP as a precedent as falsely contended by IIL.</p>

	Court whether or not he is an advocate of that High Court". The Court observed "Much ado was made on both sides about the comma occurring just before the word "or" in the non obstante clause, the Petitioner stressing its importance as showing that the adjectival clause "regulating the conditions etc." does not qualify the words "Indian Bar Councils Act" which are separated by the comma and that, therefore, the whole of that Act is superseded".		
(xv).	In the premises channels and rivers leading to the Port of Mumbai would be covered by the term 'port approaches' and MBPT possesses jurisdiction to levy rates for lighterage operations carried out within the port limits and also within the 'port approaches' subject to approval and notification of such rates by TAMP.	It is incorrect to say that the term port approaches would also include channels and rivers leading to the port of Mumbai, even though Indian Ports Act is not made applicable to them. It is also incorrect that MBPT would possess jurisdiction to levy lighterage charges carried out within such rivers and channels as alleged.	The term port approaches include channels or rivers leading to the port of Mumbai and MBPT has jurisdiction to levy charges in respect of the lighterage operations carried out at within the said rivers and channels leading to Mumbai Port. As per section 2 (r) which defines port approaches under the MPT Act, 1963, only the concerned port is required to be covered by the Indian Ports Act and there is no necessity for the concerned channels or rivers leading to such port being required to be defined or described under the said Indian Ports Act. In other words, the provisions of Indian Ports Act are not applicable to such channels and rivers leading to Port of Mumbai.
(xvi).	The term port approaches is well understood in the shipping circles and does not require any separate notification.	No usage custom or practice can over ride specific statutory provisions. Hence, the provisions of Section 2(r) of MPT Act cannot be overridden by alleged usage / custom / practice of the mariners. It is incorrect that in view of such alleged customs, usage and practices, no separate notification is required as alleged by MBPT.	MBPT reiterates what is stated in their submissions.
(xvii).	The term 'approaches' has been defined in Title 'Mariner's Handbook' as follows: "ways that give access or passage to harbours, channels, etc.' The term 'approaches' is also defined on the same page of the same publication as 'Water area which is suitable and of depth neither too deep nor too shallow, nor in a situation too exposed for vessels to ride in safety.'	Submissions of MBPT are not admitted. The alleged "Mariners Handbook" has no authenticity and cannot be relied upon.	It is denied that the Mariners Handbook does not have any authenticity and cannot be relied upon.
(xviii).	The publication 'Admiralty Sailing Directors - West Coast of India'	Submissions of MBPT are not admitted. The alleged publication	It is denied that the 'Admiralty Sailing Directors -

	Pilot' refers to an Anchorage area 20 miles North West of the entrance to the Mumbai Harbour. Thus, these Anchorage areas lie within the port approaches of the Port of Mumbai and are so regarded by mariners.	has no authenticity and cannot be relied upon.	'West Coast of India Pilot' relied upon by MBPT has no authenticity and cannot be relied upon.
(xix).	The British Admiralty Chart No. 1487 (Map) titled Approaches to Mumbai shows the port of Mumbai and the approaches and lighterage operations areas. The Chart also shows limits of the Vessel Traffic Management System (VTMS) maintained by MBPT. The area where Ispat Industries Ltd. carry out the lighterage operations is shown in Blue line. It is pertinent that a part of the said area is now within the new limits of the Mumbai Port. The barges on to which cargo is unloaded have to pass through the port approaches to reach Dharamtar Port.	Submissions of MBPT are denied. The IIL wishes to refer to the following statement made by MBPT subsequently of its Supplemental Written Submissions. "It is pertinent that a part of the said area is now within the new limits of the Mumbai Port." The above statement supports the contention of IIL that the area of BFL was not within the limits of Port of Mumbai as MBPT itself submits that "a part of said area is now within the new limits of Mumbai Port".	It is denied that BFL area is not within the limits of port of Mumbai/ port approaches. Before raising the present dispute, the charges were paid by IIL without any protest. Further, in the light of facts and relevant sections, the barges of IIL with the cargo (forming part of the said lighterage operations) pass through the port water limits of MBPT under permission given by MBPT in the year 1994 on the condition of part payment of all inclusive charges of ₹15/- per tonne, the IIL is not entitled to raise false and baseless contentions against the claiming jurisdiction of MBPT to levy the said charges.
(xx).	The chart demonstrates that a vessel to enter the Port of Mumbai has to approach the Port from one of the various recommended safety fairway as marked in the chart or from the anchorages which are within the approach to the port of Mumbai.	In view of the fact that the copy of the chart referred by MBPT has not been supplied to the IIL, the IIL does not admit the correctness thereof or the allegations made in that respect.	It is denied that the chart filed by MBPT was not supplied to IIL. In any event, the said chart is one which is available to all concerned. It is not an internal chart maintained only by MBPT.
(xod).	Lighterage operations are carried out only when the vessel is approaching the port with a view to save time and cost so that the mother vessel does not have to spend considerable time in the outer anchorage waiting to enter the port) or when the draft is not enough for the mother vessel to enter the port. Hence lighterage operations by nature have to be carried out at the port approaches also. The same demonstrates that Dharamtar Customs Notified area falls within the approaches to the Mumbai Port	Submissions of MBPT are not admitted. It is denied that the allegations made demonstrate that Dharamtar custom notified area (BFL) falls within the approaches to Mumbai Port. In the absence of any copy of the alleged chart relied upon by the MBPT the allegations made in that respects are not admitted.	IIL has admitted that the BFL area is covered by VTMS operations. Further, the barges carrying the goods belonging to IIL have to pass through the BFL area to reach Dharamtar port and hence availed of the VTMS facility provided by MBPT. The chart referred in the said paragraph has been forwarded to IIL.
(xi).ii.	The said chart also demarcates the Mumbai Vessel Traffic Management System (VTMS) operation area. Vessel bound for any area within this reporting zone contacts the Mumbai VTMS center and seeks direction, information about the traffic in the area and gives details about the vessels crew and the cargo. The Dharamtar Customs Notified Area falls within the Mumbai		

	VTMS operational zone and vessels bound for this area do avail for the assistance Mumbai VTMS center.		
(xxiii).	The Central Government has by a Gazette Notification dated 28 th May 1982 declared the limits of the Port of Mumbai. (The said limits were revised and increased by a Gazette Notification dated 26 th October, 2006).	The IIL craves leave to refer to its reply in Para xiii herein above. The contents of the same may be read as part of this para as the same are not repeated here for the sake of brevity and to avoid repetition. It is further submitted that even after the said notification dated 26.10.2006 the BFL did not become part of limits of Port of Mumbai.	The para does not merit any reply as the same has been dealt with hereinabove.
(xxiv).	(a). The Barges which load/unload cargo to/from vessels which anchor at Dharamtar Customs Notified area do call up the VTMS centre so as to give their position, expected time of entering the Mumbai Port Limits and the traffic in the area at that time. The barges while going to or from Dharamtar Customs Notified Area passes from the Mumbai Port limit and avail of navigational aids.	MBPT collects Anchorage/Berthing/ Light charges as port dues for actual services at BFL & inside Mumbai Port to which IIL are not liable to pay the port related charges. The VTMS services are also part of port services and are therefore part of port dues. Therefore, the allegations of MBPT that services towards navigational and VTMS are availed by IIL is of no significance since IIL is paying port dues even for the vessels which are anchored at BFL. As far as lighterage charge are concerned, no services are provided by MBPT to IIL at BFL and also BFL area is not within the territorial jurisdiction of MBPT. Therefore, MBPT has no right or jurisdiction to levy lighterage charges on IIL for its lighterage operations at BFL.	It is denied that IIL is not liable to pay lighterage charges in view of their paying port dues as falsely contended by IIL. It is denied that BFL area is not within the territorial jurisdiction of MBPT. It is denied that MBPT has no right or jurisdiction to levy lighterage charges on IIL for its lighterage operations at BFL.
	(b). The aforesaid demonstrates that the IIL avails of and uses MBPT's Infrastructure. The MBPT render port and navigation aids for the operations and the barges transit through the port approaches. During the transit of the barges various anchorage points are required to be kept vacant for the barges to pass through.	It is denied that during the transit of the barges various anchorages points are required to be kept vacant for the barges to pass through. On the contrary the fact is that no anchorage is kept vacant for barges and barges are required to stay clear and pass through at a safe distance from vessels at MBPT anchorage even at the cost of taking a longer routes, if required.	It is denied that no anchorages are kept vacant for barges of IIL as alleged by IIL.
(xxv).	In the above premises MBPT is entitled to levy lighterage charges under the provisions of the MPT Act.	Submissions of MBPT are absolutely incorrect and denied. MBPT has no jurisdiction or right to levy lighterage charges at BFL.	It is denied that MBPT has no jurisdiction or right to levy lighterage charges at BFL.
(xxvi).	(a). Section 48 deals with scales of rates for services performed by the Board or any other person at or in relation to the port or port approaches. The same includes transhipping of goods between vessels in the port or port approaches. Landing and shipping of goods from such vessel to or from any wharf, quay, jetty, pier, dock, berth etc.	Submissions of MBPT are merely in narration of the scope of various provisions of MPT Act which does not entitle MBPT to collect port related charges from IIL.	It is denied that provisions of MPT Act do not entitle MBPT to collect port related charges from IIL.

	In the possession of the Board or at any place within the limits of the port or port approaches		
	(b). Section 49 deals with the scale of rates to be fixed by the Board for use of the property belonging to the Board at any place within the limits of the port or the port approaches		
	(c). The aforesaid provisions of the MPT Act demonstrate that MBPT have the powers under the MPT Act to levy charges for use of port and port approaches.	Submissions of MBPT are wrong and denied. It is absolutely incorrect that MBPT has any jurisdiction or power to levy charges as alleged. The MPT Act does not empower the MBPT to levy lighterage charges at BFL.	It is denied that MBPT does not have jurisdiction or power to levy charges. It is denied that the MPT Act does not empower the MBPT to levy lighterage charges at BFL.
(xxvii)	IIL required to seek permission of MBPT for carrying out operations in the said area. IIL sought permission vide its letter dated 25 th November, 1993. Permission was granted by MBPT subject to payment of charges which Ispat Industries Ltd. agreed to.	Submissions of MBPT are not admitted as stated. It is denied that IIL agreed to levy of cargo related charges at BFL as alleged by MBPT.	It is an admitted position that IIL did agree to pay/ paid initially to MBPT cargo related charges in respect of the lighterage operations carried on by IIL at the BFL area. Further, MBPT does not admit the denials made therein by IIL.
(xxviii).	(a). Provisions for levy of fees under an Act or Rules cannot be challenged on ground that there is no reasonable relationship between levy of fee and services rendered to the entire industry. The Hon'ble Supreme Court while dealing with fees levied by the Textile Committee observed "When the entire proceeds of the fee are utilized in financing the various projects undertaken by the Textiles Committee, as also the inspection of all textiles including manmade fibers and textile machinery, the appellants cannot be heard to say that there is no reasonable and sufficient correlation between the levy of the fee and the services rendered."	It is incorrect that the provisions for levy of fee cannot be challenged as alleged. The judgment referred by MBPT without giving citations thereof, is unrelated to facts & circumstances of the present case and therefore cannot be treated as a precedent having binding force of law over this Authority. More over any act of the statutory body can always be challenged if the same is arbitrary, biased, and in colourable exercise of its powers. The MBPT acted unfairly and in a biased manner in treating IIL differently from other bulk users like Reliance, from whom it was not charging such charges in the similar circumstances.	It is denied that the act of MBPT in levying lighterage charges is arbitrary or biased or colourable exercise of its power as alleged. It is denied that MBPT has acted unfairly or in a biased manner in treating IIL differently from other bulk user as alleged.
	(b). A direct or special benefit of services is not necessary. General benefit is enough to justify levy of a fee.		
	(c). There is no need for fastidious balancing of cost of services rendered with fees collected. The Hon'ble Supreme Court has held that "it is thus well settled by numerous recent decisions of this Court that the traditional concept in a fee of quid pro quo is undergoing a transformation and that though the fee must have relation to the services rendered, or the advantages conferred, such relation need not be direct, a mere casual relation		

	<p>may be enough. It is not necessary to establish that those who pay the fee must receive direct benefit of the services rendered for which the fee is being paid. If one who is liable to pay, receives general benefit from the authority levying the fee, the element of service required for collecting fee is satisfied. It is not necessary that the person liable to pay must receive some special benefit or advantage for payment of the fee."</p>		
	<p>(d). The Hon'ble Supreme Court further held that the power of any legislature to levy a fee is conditioned by the fact that it must be "by and large" a quid pro quo for the services rendered. However, correlation between the levy and the services rendered or expected is one of general character and not of mathematical exactitude. All that is necessary is that there should be a "reasonable relationship" between the levy of the fee and the services rendered."</p>		
	<p>(e). In the premises, TAMP may consider that MBPT were entitled to levy lighterage charges under the provisions of the MPT Act.</p>	<p>MBPT has no jurisdiction or right to levy lighterage charges under the provisions of MPT Act.</p>	<p>It is denied that MBPT has no jurisdiction or right to levy lighterage charges under the provisions of MPT Act.</p>
(xxix).	<p>(a). There was a valid and legally binding contract between the parties. IIL vide its letter dated 25th November 1993 requested for permission for lighterage operation of their vessels at the port approaches also. MBPT granted permission for the same on payment of charges of ₹15 per tonne of throughput. The said lighterage operations included making/erecting/fixing of pier at the Port approaches/within the Port limits. IIL accepted the terms and conditions proposed by M/s. MBPT.</p>	<p>It is denied that there was a legal and valid contract between the parties as alleged by MBPT. It is also denied that IIL accepted the terms & conditions proposed by MBPT. There cannot be any estoppel, as alleged by MBPT, against IIL. There can be no estoppel against law and MBPT cannot levy, recover and be entitled to charges for lighterage operations in areas which are beyond its territorial limits.</p>	<p>There is a legal and valid contract between IIL and MBPT for levy of lighterage charges. It is also an admitted fact that IIL accepted the terms and conditions proposed by MBPT. As there is a binding contract between the parties the principles of estoppel would apply and IIL is not entitled to deny its contention to pay the said charges. MBPT further do not admit the denials made therein by IIL.</p>
	<p>(b). In view of MBPT accepting the request of Ispat Industries Ltd. and Ispat Industries Ltd. accepting the terms and conditions laid down by MBPT by making payment, a valid and legally binding contract came into existence between the parties.</p>		
	<p>(c). A person knowingly accepting benefits of a contract is stopped from denying binding effect of such a contract.</p>		
(xxx).	<p>The impugned order dated 2nd June 1999 was passed by TAMP in violation of the principles of natural justice. It resulted in rejecting a concluded contract wherein the party had</p>	<p>It is not admitted that the order dated 2nd June 1999 passed by this Authority was in violation of principles of natural justice or it rejected an otherwise concluded contract as alleged.</p>	<p>MBPT repeats and reiterates what is stated in its supplemental written submission and does not admit the contention of IIL which are inconsistent with</p>

	consideration as required under the Indian Contract Act, 1872.		or contrary to the same.
(xxxi).	The Government of India has notified extension of Mumbai port limits vide notification no. 5221 dated 26.10.2006. By this extension of port limit part of the area where lightering operations were taking place have been included in the revised port limit.	<p>Even after the Gazette Notification dated 26.10.2006 which extended the territorial limits of port of Mumbai, by its own admission (though not admitted), only a part of BFL was brought within the territorial limits of Port of Mumbai. This will only mean that prior to 26.10.2006, BFL was not within the territorial limit of Port of Bombay and even today only a part "Still undefined by MBPT" has been brought within the territorial limits of the port of Mumbai.</p> <p>Thus, by its own pleadings MBPT admits the stand of IIL that at the relevant times, BFL was not within the territorial limits of port of Mumbai.</p>	It is denied that prior to 26.10.2006, BFL area was not within the port limits or port approaches as contended by IIL. In this regard, it needs to be mentioned that strictly speaking, the BFL point even as the earlier port limits of Mumbai Port (i.e. prior to 26.10.2006) and as may be seen from the said Admiralty chart, formed part of the port limits.
(xxxii).	In TAMP's order dated 02.06.1999, it has been observed that a rate of ₹15/- per ton is justifiable and approval of rates suffers a curable legal infirmity.	The IIL craves leave of the Authority to refer and rely on order dated 2.6.1999 for its true scope and import as and when required.	
(xxxiii).	<p>TAMP is requested to consider our earlier submissions and documents in this case and the above supplementation which includes :-</p> <p>(a). Tariff may be fixed for area outside the Port limit, but on Port approaches under MPT Act, 1963.</p> <p>(b). There exists a concluded contract with IIL and concluded contract with other similarly placed entities by way of conduct.</p> <p>(c). These contracts meet the essential ingredients under Indian Contract Act, 1872, such as offer, acceptance and consideration etc.</p> <p>(d). The rate of ₹15/- per Tonne was of 1994 and the same rate is being retained even after 15 years. Hence also the reasonability of the rates is justified.</p> <p>(e). TAMP itself had stated repeatedly that the rate of ₹15/- is justified and the issue is limited to jurisdiction.</p> <p>(f). The operations at BFL do take place at areas within Port Limit and at Port approaches. Hence, the fact of concluded</p>	<p>Submissions of MBPT are wrong and denied.</p> <p>Further-</p> <p>(a). It is denied that any tariff can be fixed for area outside the port limit but on port approaches under MPT Act. It is submitted that such submission, based on alleged usage of a particular area as approach to Port cannot override specific statutory provisions which explicitly provide that only those rivers and navigable channels can be treated as approaches to Port to which Indian Ports Act applies. There is no ambiguity in understanding Section 2(r) of MPT Act. Therefore, there is no scope for any interpretation as suggested by MBPT.</p> <p>(b). It is denied that there ever existed a concluded contract between MBPT & IIL as alleged. None of the conditions regarding offer & acceptance, meeting of mind and free will by IIL was met. Therefore, there could never exist any concluded contract between MBPT & IIL. The entire argument is based on incorrect surmises and deserves no further consideration.</p> <p>(c). It is denied that the rate of</p>	<p>The contents of the said paragraph are bare denials of what is stated in the submissions filed by MBPT and the said denials are not admitted.</p> <p>Save and except what is expressly admitted hereunder by MBPT, each and every allegation/ contention of IIL which are inconsistent with or contrary to the submissions/ proposal of MBPT and what is contended hereinabove by MBPT be deemed to have been traversed specifically and denied in toto.</p>

	<p>contract and the evidences of Port approach submitted may be given due reckoning.</p> <p>(g). The principles of natural justice may be extended.</p> <p>(h). TAMP is requested to approve a tariff of ₹15 per tonne as cargo related charges against lighterage operation at BFL area outside Port Limits but on port approaches.</p>	<p>₹15 / Ton levied in 1994 is reasonable and justified. It is submitted that the same is arbitrary, biased and in colourable exercise of its powers by MBPT.</p> <p>(d). It is denied that the operations at BFL takes place within the port limits / port approaches as alleged by MBPT.</p> <p>(e). It is denied that Principle of Natural Justice requires to be followed while applying substantive statutory provisions though it is submitted that principles of natural justice must be followed in favour of all the parties in the matters of practice and procedure.</p> <p>(f). The MBPT has itself admitted that BFL, at relevant times was never within the territorial limits of port of Mumbai. The allegations regarding concluded contract and the BFL being within the limits of port of Mumbai deserves no consideration.</p> <p>(g). Both the Resolutions No.TR 123 dated 8.3.1994 and Resolution No.50 dated 24.2.1998 upon which the alleged demand has been made by MBPT did not and do not have sanction of Central Govt and also the same have not been officially gazetted as mandatorily required under Section 52 of Major Port Trust Act 1983 prior to its amendment. More so, the said section by an amended act 15 of 1997 has been omitted and the authority vests with Tariff Authority for Major Port since 25.03.1997. In view of above reason, the demand letter dated 9.11.1998 is fit to be quashed.</p> <p>(h). In view of above, action of MBPT claiming/ demanding port related charges is even otherwise illegal, void and contrary to principle of fair play, equality and natural justice.</p> <p>(i). It is, therefore, prayed that the Authority may be graciously pleased to reject the demand of Tariff/ levy of ₹15/Ton of cargo related charges at BFL by MBPT made in its supplemental written submissions as the same deserves no consideration and</p>	<p>In the premises, MBPT prays that</p> <p>(i). The Hon'ble Authority may be pleased to reject the objections of IIL against the claim of MBPT for recovery of the aforementioned charges from IIL in respect of lighterage operations carried on by IIL at BFL area</p>
--	--	--	--

		<p>may be dismissed with cost. It is requested that the prayer made by IIL herein before in its earlier pleadings may be allowed and levy of charges by MBPT being untenable and destitute of law may kindly be quashed and the MBPT be directed to refund the amount with interest paid by IIL under protest.</p> <p>and for transit of cargo within the port limits of Mumbai Port in terms of Resolution No.123 dated 8.3.1993 passed by MBPT and</p> <p>(ii). Approve the proposal dated 10.2.1998 (for lighterage dues on cargo unloaded from/ loaded into the vessels anchored within the port approaches of Mumbai Port) which is submitted by MBPT for approval of TAMP.</p>
--	--	--

5.3. The IIL responded with its Sur-rejoinder dated 9 August 2010 to the rejoinder of MBPT stating that the rejoinder of MBPT sets out certain new facts and submissions for the first time. The IIL in its sur-rejoinder has stated that the denials made in the paragraphs of the rejoinder of MBPT are false to the knowledge of MBPT and stated that IIL repeats, confirms and reiterates what is stated in its sur-rejoinder and denied all allegations which are inconsistent and / or contrary to what is stated thereon. It has prayed to reject the proposal of MBPT and direct MBPT to refund the amount paid by IIL under protest together with interest at such rate as this Authority may deem fit.

5.4. A comparative position of other submissions made by IIL in its reply to the updated proposal of MBPT and the rejoinder of MBPT to the submissions of IIL is given below.

Sr. No.	Other submissions made by IIL in its reply to the updated proposal of MBPT	Rejoinder of MBPT to the submissions of IIL
(i).	(a) IIL's material arrives by ships (Mother Vessels) which are anchored beyond Bombay Floating Lights (BFL) outside the territorial limits and jurisdiction of MBPT. The cargo is thus transshipped from mother vessel to barges and the said barges with the IIL's cargo proceed to Dharamtar Jetty and pass through natural water falling within the territorial limits of MBPT due to its geographical position but such position does not entitle MBPT to charge IIL for cargo related charges for the simple reason that their limit is not used for transshipping the cargoes / vessels and in any event no services are provided by the MBPT.	<p>The contention of the IIL to the effect that its vessels are anchored beyond BFL area and outside the territorial limits and jurisdiction of MBPT and that MBPT is seeking to levy charges in respect of lighterage operations which fall beyond BFL area is misleading. As per the Notification issued by the Customs Authority dated 3 October 1994, IIL is required to anchor its mother vessel for lighterage operations only at the said BFL area. BFL area at Bombay High Sea, is having a radius of 4 miles and limits which is the only approved place for IIL to anchor its mother vessels for lighterage operations. As of now, substantial portion of the BFL area falls within the port limits of Mumbai Port.</p> <p>It is, therefore, clear that vessels of IIL, as per the said Notification, for the purpose of the said lighterage operations, are supposed to be anchored at BFL area only. Even the available contemporary records maintained by MBPT in respect of anchoring of mother vessels of IIL at the BFL area for the purpose of said lighterage operations also belie the said contention of IIL. It is also noteworthy that, it is admitted by IIL that the cargo is transshipped from the mother vessel to barges and such barges pass through the territorial limits of MBPT. The services provided by MBPT to the barges of IIL including VTMS services in relation to the areas falling within their limits or listed in detail in the application filed by MBPT. Without the said VTMS service, it would be very difficult for the barges to navigate. The VTMS services provided by MBPT monitored the entire traffic within the operational zone, advise the vessel about the traffic and also necessary actions to be taken in case of close proximity with other vessels. MBPT renders port and navigational aids for the operations of barges which transit through the port limits of MBPT. During the transit of barges, various anchorage points are required to be kept vacant for the barges to pass through and the same is done</p>

		<p>by MBPT. These facts clearly demonstrate that it would not be possible for the barges of IIL to negotiate/ navigate through the port approaches without the assistance of and availing of services provided by the MBPT. The contention of IIL that the limit of MBPT is not used for transhipping the cargo/ vessels and that no services are provided by MBPT is totally incorrect and same is denied.</p>
		<p>(b). If at all IIL have paid the port and vessel related charges those have been paid under protest and we have been persistently following up for refund of the deposited amount of ₹ 3,14,02,857/- . However, our demand for refund of the above amount would be subject to the order of TAMP. It is reasserted that IIL are not liable to pay cargo related charges outside operation as demanded by MBPT till 29.09.1998. Prior to 29.09.1998 MBPT vide their letter dated 5.6.1998 required IIL to furnish details of the cargo handled at Bombay Floating Lights (BFL) which were submitted to show that their demand falls outside of their operation. IIL has already challenged the legality and validity of authority to charge cargo related charges in respect of inside and outside operation and its reasonableness of rates / charges as per their demand which are legally unjustified, untenable and still denied and disputed.</p> <p>The contention of IIL that the port and vessel related charges have been paid under protest is false and misleading and the same is denied. The available materials on record including the following records completely falsify the said contention of IIL.</p> <p>(i). Application/ letter dated 25.11.1993 by IIL to MBPT seeking permission for the said lighterage operations at the BFL area.</p> <p>(ii). Resolution dated 8.3.1994 of MBPT granting the said permission for transit of cargo (forming part of the said lighterage operations) through Mumbai Port limits on payment of all inclusive charges of ₹ 15/- per tonne.</p> <p>(iii). Letter of MBPT dated 15.10.1994 making it clear that IIL would be liable to pay the said charges.</p> <p>(iv). IIL's letter dated 24.10.1994 whereunder IIL made initial payment of ₹ 5,00,000 towards the said charges while seeking permission of MBPT.</p> <p>From the above said facts, it is clear that</p> <p>(i). there was a concluded contract between MBPT and IIL whereunder IIL agreed for payment of charges at ₹ 15/- per tonne for transit of barges laden with cargo forming part of the said lighterage operations through the port limits of Mumbai Port.</p> <p>(ii). IIL initially paid the said charges at ₹ 15/- without any protest.</p> <p>In the circumstances, IIL is bound and liable to pay the said charges to MBPT at ₹ 15/- per tonne.</p> <p>The MBPT had vide its letter dated 5.6.1998 called upon IIL to furnish details of cargo handled at BFL for the purpose of calculating charges to be levied. However, the said letter seeking details of cargo handled at BFL cannot be construed to be a demand made by MBPT in respect of operations not falling within the authority of MBPT. It is further denied that the demand made by the MBPT is unjustified or untenable as alleged. There was a binding contract between the MBPT and IIL. The IIL has agreed to the terms and conditions stipulated by the MBPT by making payments as agreed. Since the above said transactions form part of a valid and binding contract between the IIL and MBPT, the IIL is bound and liable to honour the contractual obligations and pay the said charges to MBPT.</p> <p>TAMP would have no jurisdiction to enquire into the validity of the said contract between MBPT and IIL and/or mutual obligations of parties under the said contract. The TAMP has power to fix Scale of Rates and terms and conditions in relation to the services specified under the provisions of Sections 48 and 49 and the said sections do not confer any power upon TAMP (a) to fix such general scale of rates and conditions retrospectively (b) to re-open or discontinue the contractual arrangements entered into by MBPT with third parties in exercise of MBPT's powers under Sections 33 of the MPT Act read with section 46 of the said Act, if such</p>

		contracts have been entered with prior to the constitution of TAMP and/or prior to fixing of any general scale of rates covering the concerned activity covered by such contract.
	(c). The demand letter dated 9.11.1998 which is under challenge is illegal, invalid, void ab initio and ultra virus of Major Port Trusts Act, 1963. The resolution No. TR 123 dated 8.3.1994 and No.50 dated 24.2.1998 are also illegal, invalid and void and ultra virus of Major Port Trusts Act, 1963 and without authority of law. It is further submitted that the demand of cargo related charges at the rate of ₹15 / M. Ton of cargo is also without the authority and competence of MBPT. The fixation of cargo related charges is within the domain of authority of Tariff Authority for Major Ports and not the MBPT. Therefore, the impugned demand by MBPT is beyond the jurisdiction of MBPT and totally untenable, non-payable and illegal in view of the reason that the rate demanded and still proposed at the rate of ₹15/- per MT is arbitrary and has been fixed without any guide lines and basis.	It is denied that the demand letter dated 9.11.1998 issued by MBPT is illegal or invalid or void ab initio or ultra virus of the provisions of MPT Act, 1963. It is denied that the Resolution No.123 dated 8.3.1994 and Resolution No.50 dated 24.2.1998 are illegal or invalid or ultra virus or without authority of law. It is denied that the demand of cargo related charges at ₹ 15/- per metric tonne of cargo is without authority of law. It is denied that the demand by MBPT is beyond the jurisdiction of MBPT or untenable or non-payable or illegal as alleged. The contention of IIL that the rate of ₹15/- per metric tonne is arbitrary or has been fixed without any guidelines or basis as alleged is without merit or substance.
	(d). Both the Resolutions No. TR 123 dated 8.3.1994 and Resolution No.50 dated 24.2.1998 upon which the alleged demand has been made by MBPT did not and do not have sanction of Central Govt and also the same have not been officially gazetted as mandatorily required under Section 52 of Major Port Trust Act 1963 prior to its amendment. More so, the said section by an amended Act 15 of 1997 has been omitted and the authority vests with Tariff Authority for Major Port since 25.03.1997. The said Resolutions are ultra virus of the provisions of the Major Port Trust Act 1963. Above being the statutory position, MBPT should not have raised demand for port related charges which is even otherwise not tenable and payable.	The contention of the IIL that the Resolutions No.123 of 1994 and 50 of 1998 did not have the sanction of Central Government or was not officially gazetted is without any merit or substance for the reason that in law, particularly in the light of Sections 46 and 33 of MPT Act the said Resolution neither require sanction of Central Government nor the same are required to be published in official gazette. It is further denied that the said Resolutions are ultra virus of the provisions of MPT Act, 1963. It is denied that MBPT cannot and should not have raised the demand and/ or that the same is not tenable or payable as alleged by IIL.
(ii).	Fees are generally defined as a charge for special services rendered to individual by some Government agency. The amount of fee levied is supposed to be based on the expenses incurred by the Government. Under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963, scale of rates need to be framed for the services specifically mentioned in subsections (a) to (e). Any fee levied requires a specific service. It is an admitted position that no services are provided by the Mumbai Port when the discharge takes place from the mother vessel. Therefore, firstly how the sum of ₹15 is assessed and secondly, fee charged has no nexus to services provided and therefore it is tax and without any jurisdiction. Under Section 49 rates are fixed for the purpose mentioned in subsection (a) to (d), which does not	The contention of IIL that there should be a direct benefit of the services rendered is false, misconceived and irrelevant. As per the law of the land, though fees must have some broad relation to the services rendered or the advantages conferred, such relation need not be direct and a broad relation is enough. It is not necessary to establish that those who pay the fee must receive direct benefit of the services rendered for which the fee is being paid. If one who is liable to pay fee, receives general benefit from the authority levying the fee, the element of service required for collecting fee is satisfied. It is not necessary that the person liable to pay must receive some special benefit or advantage for payment of the fee. The interpretation sought to be given by IIL to the judgments of the Hon'ble Supreme Court reported in AIR SC 1954 282 and 1985 (SUPP) SCC 476 is incorrect. In the present case in any event, in the light of the said contract between MBPT and IIL, IIL is not entitled to deny its obligation to pay the said charges to MBPT. Further, in view of the above said legal position, IIL is not entitled to assail the proposal in respect of lighterage charges submitted by MBPT to TAMP for its approval.

<p>apply in this case.</p> <p>The Full Bench of Supreme Court in, <i>The Commissioner, Hindu religious Endowments, Madras vs. Sri. Lakshmindra Thirtha Swamiji of Shri. Shirur Math</i> (AIR SC 1954 282) interalia, observed that :</p> <ul style="list-style-type: none"> * The distinction between tax and fees lies primarily in the fact that a tax is levied as a part of the common burden, while fee is a payment for a special benefit or privilege. Fees confer a special capacity, although the special advantage, as for example in the case of registration fees for documents or a marriage license is secondary to the primary motive of regulation in the public interest. * If as we hold, a fee is regarded as a sort of return or consideration for services rendered, it is absolutely necessary that the levy of fees should be on the face of the legislative provision, be correlated to the expenses incurred by the government in providing the services. * Giving the illustration of license fees for motor vehicle, costs incurred by the Government in maintaining an office or bureau for the granting of license may be small and amount of imposition that is levied is based really not on costs incurred by the Government but upon the benefit that individual receives, in such cases, the tax element is predominant, if the money paid by the license holder goes for upkeep of roads and other matters of general public utility, the license fee cannot be regarded as tax. See also AIR 1980 SC 1008 * The Supreme Court in the decision of <i>ITC v. State of Karnataka</i> [1985 (Supp) SCC 476] has elaborately dealt with the issue, holding however, in the favour of an increased levy, wherein it interalia observed that : * There should be a relationship between the services and fee; * That the relationship is reasonable cannot be established with mathematical exactitude in the sense, that both the sides must be equally balanced; * That is course of rendering such services to the payer of fees, if some other benefit accrue or arise to others, quid pro quo is not destroyed; * Primarily object and essential 	
--	--

	<p>purpose of the imposition should be looked into;</p> <p>* The same argument will also apply to charge of Rs.15/- per M.Ton as "Composite" cargo related charges since no service is provided to the cargo.</p>	
--	---	--

5.5. The IIL in its sur-rejoinder to the rejoinder of MBPT has denied all allegations which are inconsistent and / or contrary to what is stated in its replies. It has also reiterated that BFL area does not fall under the port list. It has further contended that MBPT cannot levy any charge for lighterage operations at highsea. It has also stated that payments were made under protest and subject to the decision of this Authority, since it was forced to make payment to the MBPT to avoid the threatened action of stoppage of their barges from navigating through the port territory. It has also again denied that there is any contract between IIL and MBPT for making the payment at ₹15 per tonne or at any other rate. It has contended that this Authority has jurisdiction to decide the dispute and / or to consider the MBPT's proposal and also the legality and validity of Resolution No.123 of 1994 and 50 of 1998. According to IIL, there is no contract as per Section 33 of the MPT Act.

5.6. The MBPT has made some general submissions in its rejoinder, which are summarized below:

- (i). The attempt on the part of the IIL in its reply to assail entitlement of MBPT to levy lighterage charges false and misconceived. The below mentioned facts would prove entitlement of MBPT to recover its charges from Ispat in terms of Resolution No.123 dated 8.3.1994
 - (a). The ILL after having entered into a legally binding contract with MBPT in the year 1994 to carry on the lighterage operations in the BFL area and thereafter transit its barges laden with transhipped cargo through Mumbai Port limits on the condition of payment of charges @ ₹15/- per ton, cannot deny its liability to pay the said lighterage dues to MBPT.
 - (b). The lighterage operations carried out by the ILL at the BFL area (which is a port approach) involves transit of cargo laden on Ispat's barges which pass through Port limits of Mumbai Port and for reaching Dharmatar and such transit of cargo cannot be equated with innocent passage of vessels. But for the lighterage operations at BFL area and transit of cargo through port water limits of Mumbai Port for reaching to Dharmatar, the said cargo had to be unloaded by IIL at Mumbai Port in which case, the MBPT would have been entitled to charge Berth hire, which are higher than charges of Rs.15/- per ton sought to be recovered by MBPT from IIL for giving permission to the barges/ vessels of IIL laden with said cargo forming part of the said lighterage operations at BFL, to pass through the Port limits of MBPT and for rendering VTMS and navigation facilities to such barges/ vessels.
 - (c). In the light of the provisions of sections 33 and 46 of the Major Port Trusts Act, 1963 also, the MBPT was/ is well within its legal authority to enter into the said contract with IIL.
 - (d). The said Sections 46 and 33 of the MPT Act operate in a field independent of the field occupied by Section 48, 49 read with sections 42 and 47A of the MPT Act. The authority conferred upon MBPT by virtue of the said Sections 46 and 33 of the said Major Port Trusts Act, 1963 is neither affected nor controlled by the provisions of the said Sections 48, 49, 42 and 47A of the said Act.
 - (e). The lighterage operations carried out by IIL at the BFL area involves user/ placing of geared vessels and barges which amounts to erection of a pier as contemplated under section 2 (p) of the said MPT Act read with section 46 of

the said Act at the port approaches of the Mumbai Port. Under Section 46 of the said Act, IIL can erect such pier at BFL area which is a port approach and now also falls in port limits, only with the permission of MBPT and subject to such conditions as MBPT may impose. The IIL has availed such permission from MBPT and MBPT gave such permission to IIL on condition of payment of lighterage charges at ₹ 15/- per ton. IIL acted under the said permission and has been taking benefit of the said permission. Therefore, under a valid and binding contract, IIL is bound and liable to pay the said charges to MBPT. The said lighterage operations carried out by IIL also involve:

- (a) transhipment of cargo at/ within the port approaches/ port limits of Mumbai Port and
- (b) transit of cargo laden on the barges of IIL through the port limits of port of Mumbai.

For the said operations, a composite lighterage charges of ₹ 15/- per tonne under a binding contract is being levied by MBPT upon IIL.

- (f). Unless and until the above said general scale of rates is framed by TAMP in respect of such lighterage operations carried out at the said BFL area/ port approaches and for transit of cargo through MBPT port limits, TAMP cannot disturb the entitlement of MBPT (under the contractual arrangement with IIL) to recover the said lighterage dues of ₹ 15/- as a consideration for the permission given by MBPT to IIL to transit the cargo (which forms part of the said lighterage operations carried out by IIL at the said BFL area) through the port limits of MBPT.
- (g). Without making payment of the said charges at ₹ 15/- per ton as per the binding contract between MBPT and IIL, the IIL is not entitled to seeking continuance of benefit of permission given by MBPT vide the said Resolution 123 dated 8.3.1994 for its barges laden with cargo to transit through MBPT limits.
- (h). Even otherwise, the claim of ₹ 15/- per ton in respect of the said operations by the IIL is justifiable, both in law and equity, on account of the loss of revenue opportunity by granting permission to IIL to carry out the said lighterage operations at the BFL area and to transit the concerned cargo on IIL barges through Mumbai Port water limits and also in view of the services rendered by the MBPT to IIL in relation to the concerned lighterage operations and transport of cargo interalia in the form of VTMS facilities, navigation, etc.
- (i). The refusal on the part of IIL to pay the said charges at ₹ 15 per ton is not legally sustainable even in the light of principle of promissory estoppel.
- (ii). The proposed lighterage charges dated 10.2.1998 as submitted by MBPT deserves to be approved by TAMP for the following reasons:
 - (a). The BFL area, as evidenced by the Admiralty Charts (Maps) bearing Nos.1487 and 2621 interalia showing India West Coast Inner Approaches to Mumbai (Bombay) undoubtedly forms part of Port approaches (channels) leading to Mumbai Port. Customarily, the said Admiralty charts, have been uniformly accepted by the Maritime community all over the world. Further, as per the extended limits of Mumbai Port as notified by the Government vide Notification No.5221 dated 26 October 2006, substantial portion of the said BFL area falls within the port limits of Mumbai Port. Therefore viewed from any angle, the said BFL area (as approved by Customs Authority) is a 'Port Approach' of Mumbai Port as contemplated under section 2 (r) of MPT Act, 1963.

- (b). The lighterage operations if permitted by MBPT for being carried out at the said BFL area, which according to MBPT is a port approach, the concerned transhipped cargo forming part of such said lighterage operations indisputably pass through the MBPT port limits. Therefore, the TAMP has every right and jurisdiction to fix necessary scale of rates towards lighterage operations as contemplated under the said proposal dated 10.2.1998 submitted by MBPT.
- (c). In case of such lighterage operations at Port approaches, the revenue loss of MBPT on account of non-utilisation of MBPT port facilities would be substantial. The contents of the Resolution No.123 dated 8 March 1994 (Annexure VII to the MBPT reply dated 18.12.2009 addressed to TAMP) whereunder permission was given by MBPT to IIL to transit its barges through MBPT limits amplifies the submission of revenue loss of MBPT and shows that there is a valid, justified and rationale basis for arriving at the said rate of ₹ 15/- per metric ton after taking into account the revenue loss that would be caused to MBPT on account of such transhipment operations carried on by IIL at the BFL port approach/ port limits. Further, in respect of the said operations, MBPT, is required to render necessary VTMS facilities and navigations facilities to the concerned vessels/ barges which pass through the port limits/ port approaches of Mumbai Port. Thus there is reasonable correlation between the charges of ₹ 15/- per tonne sought to be levied by MBPT for such operations and revenue loss to which MBPT would be subjected to and also the cost of services which MBPT is required to render to the concerned vessels/ barges by maintaining necessary infrastructure. Therefore, viewed from any angle, the said proposal dated 10.2.1998 for fixing of lighterage dues at ₹ 15/- per tonne is fair, correct, proper, reasonable and deserves to be approved by TAMP.

5.7. A summary of the counter made by IIL in its sur-rejoinder to the general submissions of MBPT made in its rejoinder is given below:

- (i). It is denied that the case set out by Ispat in its reply is misleading or false as falsely alleged. It is denied that MBPT is entitled to recover charges from Ispat in terms of the Resolution No.123 dated 8.3.1994, in respect of transit of barges laden with cargo forming part of lighterage operations carried on by Ispat at BFL area as alleged. It is denied that the proposal made by MBPT for incorporation of lighterage dues in scale of rates is justified or deserves to be approved by this Authority as alleged.
- (ii). It is denied that the proposed lighterage charges sought by MBPT deserves to be approved by this Authority as alleged. It is denied that BFL area falls within the port limit of Mumbai Port as falsely alleged. It is denied that BFL area is a 'Port Approach' of Mumbai Port, as contemplated under section 2 (r) of the Major Port Trusts Act, 1963 as alleged. It is denied that the Government Notification No.5221 dated 26.10.2006 have been enlarged/ extended the substantial portion of BFL area and falls within the port limits of Mumbai Port as alleged. It is denied that figure of ₹ 15/- PMT is arrived at a rational basis or is just as alleged. It is denied that MBPT is required to render necessary VTMS facilities or navigation facilities to the concerned vessels/ barges which passes through port limits/ port approaches of Mumbai Port as alleged. The levy of lighterage charges beyond the port limit is not only illegal but is also unjust and exorbitant.

5.8. In its Sur-rejoinder, the IIL has stated that the correct facts are as under:

- (i). The vessel loaded with Ispat cargo arrives and drops anchor beyond BFL six miles outside the port limit of Mumbai Port. The Dharamtar Port has been designated by the Collector of Customs by Notification dated 3.10.1994 to be a place of unloading/ loading of Ispat cargo. The Dharamtar is a notified port under the Government of Maharashtra. The mother vessels/ barges and cargoes are

cleared by the Dharamtar Custom Authorities which are situated at the jetty of the Ispat and posted on cost recovery basis by Ispat.

- (ii). In fair weather condition, mother vessels approach at the BFL which is outside Mumbai port limits. The cargo is transshipped from the mother vessels on the barges in midstream. After the cargo is discharged into barges they proceed to Dharamtar jetty. During its transit from the mother vessel to the Dharamtar jetty the said barges navigate through the Mumbai Port natural waters. The barges do not make use of the dredged channel but merely navigate in and out of the port water due to the shallow draft of the barges. Even though no facilities are availed by its barges except for innocent passage, nevertheless, the MBPT Authorities have been levying vessel related charges which include port dues and pilotage notwithstanding the fact that the barges do not make use of the harbour pilots or any other infrastructure. IIL were made to pay the said charges as they were threatened that their vessels would be stopped. The said payments, therefore, are under protest and duress.
- (iii). MBPT in addition to vessel related charges impose a charge of ₹ 15 PMT towards "cargo transiting charges" and "transshipment charges" even though the barges were in no way using any of the port facilities to warrant the charges being demanded by MBPT Authorities. These charges were not paid by IIL prior to November 1998 inspite of cargo operation carried on outside the Mumbai Port limits. During foul weather condition and mostly during the monsoon period, the mother vessels are anchored in Mumbai Ports water and discharge the cargo into the barges. IIL pays port dues, pilotage and anchorage charges as per MBPT tariff for the said operations. IIL is not using any of the other facilities of the port. MBPT started demanding from IIL further charges at the rate of ₹ 15/- PMT for transshipment of the barges through the water falling in the territorial limit of Mumbai Port on their way to Dharamtar Port on the basis of a Resolution No.123 dated 8.3.1994. The Resolution No.123 dated 8.3.1994 is not valid or enforceable unless it is approved by the Central Government. Central Government has not approved the said Resolution No.123 dated 8.3.1994 nor the same has been published in the official gazette. IIL thereafter learnt that MBPT has passed a Resolution No.50 dated 24.02.1998. The said Resolution No.50 dated 24.02.1998 has also not been approved and/ or sanctioned by the Central Government and neither has been published in the Government gazette and is thus neither valid, enforceable or binding upon Ispat.
- (iv). MBPT Authorities were threatening to stop the movement of their vessels if they fail to make the payment as demanded by the MBPT. They filed Writ Petition No.2291 of 1998 in the High Court, Bombay seeking appropriate reliefs.. The Hon'ble High Court by Order dated 12 November 1998, 17 November 1998 and 30 November 1998 were pleased to direct that the amounts paid by IIL shall be subject to the final order passed by the Tariff Authority. The Hon'ble High Court by Order dated 9 February 2000 on Writ Petition No.2414 of 1999, Writ Petition No.2539 of 1999 was pleased to record that IIL was making payment at the rate of ₹ 6/- PMT in respect of offloaded cargo. IIL has continued to pay the charges at the rate of ₹ 6 PMT for offloading the cargo.

5.9. A copy of the Sur-rejoinder filed by the IIL was supplied to the MBPT at the joint hearing held on 10 August 2010 and 11 August 2010.

5.10. The SCI in its letter dated 1 December 2009 has stated that prima facie the proposal for fixation of ₹ 15 PMT for cargo related charges against lighterage operations at BFL area outside port limits but on port approaches is not justified.

6.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, MBPT was requested to furnish the following information / clarifications. The MBPT has responded. The queries raised by us and the response of MBPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Response of MBPT
(i).	<p>It has been stated by MBPT that the area where the vessels carry out lighterage operations of cargo meant for iIL's captive jetty at Raigad falls within the port limit and approaches of Mumbai Port and the Custom Department has notified this area as the Dharamtar Customs Notified Area. MBPT to confirm that there exist certain areas in the Mumbai Harbour which overlaps the Dharamtar Customs Notified Area and the Mumbai Port Customs Notified Area.</p>	<p>The Collector of Customs (Preventive) Bombay had issued notification dated 3 October 1994, wherein the place of loading / unloading of goods at specified anchorage called BFL for an area covering 4 miles of radius has been notified.</p> <p>The BFL denotes Bombay Floating Light Area. By this notification the Customs Department has allowed loading and unloading operations at an area abutting the Mumbai Port limits. This area falls under the 'approach' of Mumbai Port.</p>
(II).	<p>Section 2 (q) of the MPT Act, 1963, defines a port as any major port to which the Act applies within such limits as may be defined by the Central Government by notification in the Official Gazette. Section 2 (r) ibid defines port approaches as those parts of the navigable rivers and channels leading to the port in which the Indian Ports Act is in force. Section (1) (2) read with Section 4 (1) (a) and Section 4 (2) of the Indian Ports Act clearly stipulates that the Port approaches should be defined by the Government. The notification dated 28 May 1982 issued by the Government of India defines the Port limits of the MBPT. There is, however, no mention in this notification about the port approaches. Since the issue at consideration is about the Port levying a charge for operations outside the port limits which is claimed to be falling in the port approaches, MBPT to submit the notification, if any, issued by the Government defining the Mumbai Port approaches.</p>	<p>The Government of India vide notification No. 5221 dated 26.10.2006 has revised MBPT's port limits. A part of the area covered under notification dated 3.10.1994 by the Collector of Customs had also fallen within the port limits of Mumbai Port.</p>
(iii).	<p>MBPT has stated that the term Port approaches is well understood in the shipping circles by persons connected with the navigation of vessels and it does not require any separate notification. MBPT to substantiate, with documentary proof, its contention that by customs and conventions the relevant area of operation is treated as the Mumbai Port approaches.</p>	<p>We clarify that the notification issued on 28 May 1982 and 26 October 2006 did only describe the port limits and it did not describe port approaches. We further clarify that 'port approaches' means, "the water ways which give access or passage to harbours, channels and similar areas." The Mariners Hand Book describes "approaches" the Admiralty Sailing Direction of West Coast of India also describes "approaches".</p> <p>It is not a practice to declare port approaches. It is customary. The corroborative evidences to establish that no port declares approaches while declaring port limits could be seen from Maharashtra Government's GR specifying the limits of state owned Ports. A copy of the GR is furnished.</p>

(iv).	<p>MBPT has stated that British Admiralty Chart No. 1487 (Map) titled "Approaches to Bombay" denotes various aspects and geographical features of land and shows the approaches to Port of Mumbai and the approaches and lighterage operations area. The Chart (Map) received under letter dated 9 November 2009 in fact bears number 2621 and is titled INDIA - WEST COAST "INNER APPRAOCHES TO MUMBAI (BOMBAY)". The Port has stated that "the anchorages have been demarcated as Area 'A' in violet and anchorage in Red". MBPT to confirm whether the Port intended to convey that "the anchorages have been demarcated as Area 'A' in violet and Area 'B' in Red".</p>	<p>An analysis of Admiralty Chart of Mumbai Harbour shows that there is plenty of water area available with 14 – 15 meters draft outside the Mumbai Port limit. However the Customs has notified the area, which falls within the approach of Mumbai Port limit. In fact the Customs notification is describing the anchorages stating it to be 'Bombay Floating Light (BFL)'.</p> <p>Vessels arriving at Mumbai Port from North west need to approach from the area which is notified by Customs for loading and unloading of cargo. Hence also the area where loading / unloading operations are allowed by Customs falls within "Mumbai Port approaches".</p> <p>Whenever a vessel approaches from North west to Mumbai Harbour area and intends to undertake cargo operations at customs notified area covered under the customs notification dated 03.10.94, the vessel is directed by Mumbai Port VTS for movement, anchoring, surveillance, information of traffic in vicinity, instructions for precautions to be taken etc. since the activity takes place at Mumbai Port approaches.</p> <p>It is a well established convention, practice and well settled position that the port do have port approaches. In the present case the area where the operations taking place are within the VTMS limits and was at the North west approach to MBPT. In the present case both the above are satisfied. As such it is submitted that TAMP may take a practical view of the case, which carries merit.</p> <p>It is the necessity and responsibility of MBPT to have a proper watch over the port approaches, the identification of wreck at port approaches and to take pro-active actions to avoid untoward incidences at port approaches which hamper closing down of port approaches or obstruction to port approaches. As such Mumbai Port has clear authority and locus standi for its port approaches as per convention and practice. It is submitted that TAMP may give due weightage to the practical conditions in this regard which carries merit.</p> <p>Similarly, the barges transmitting through Mumbai Port limits also take services. The barges also avail the services of navigational aids such as South East, South West and South Prongs Reef buoys, Kansa Light House etc. They are maintained by MBPT. Further the charges prescribed are a part of the arrangement for transit of cargo through MBPT waters by the barges to and fro the mother vessel, between the IIL plant at Dharamtar and mother vessel stationed outside MBPT limits at</p>
-------	---	--

		<p>the port approaches and unload cargo. The barges shall pay vessel related charges. The composite cargo related charges @ ₹ 15/- per ton is payable for the operations facilitating the transit of cargo as per the arrangement.</p> <p>With regard to the specific clarification at point No. 4 raised by TAMP we confirm that the anchorage area 'B' in red is correct.</p>
(v).	Since a cost plus approach is generally followed while prescribing the tariff, MBPT to submit a cost sheet with supporting documents substantiating the proposed levy of ₹ 15/- per MT. If MBPT proposal is not with reference to cost of providing services, but to compensate the opportunity foregone, then the opportunity costs may be quantified with detailed analysis.	The proposal of MBPT is not only based on direct cost of the operations. The proposal is also based on opportunity loss being incurred by MBPT. The cargo handled at the customs notified area is general cargo. The cargo related income at MBPT's docks for similar cargo works out to ₹ 101.55 per metric ton. As such the opportunity loss for MBPT for the cargo not coming to its docks is ₹ 101.55 per metric ton. The charges levied was only ₹ 15/- per metric ton and hence is justified.
(vi).	The Port has averred that there exists a concluded contract with Ispat Industries Limited which meets the essential ingredients under the Indian Contract Act, 1872 such as offer, acceptance and consideration etc. MBPT to furnish a copy of the Contract. The relevant provision of the MPT Act, 1963 under which such contract was entered into and the provisions of the Act empowering the Port to prescribe tariff through contract may be indicated.	<p>The IIL had requested for permission to undertake discharge operations at customs notified area and movement of cargo through Mumbai port waters. This means that the cargo is not unloaded at the docks of Mumbai Port Trust and the same is unloaded at the customs notified area and moved through Mumbai ports area, on payment of composite cargo related charges of ₹ 15/- per metric ton with effect from 1994 and vessel related charges for the barges.</p> <p>The request of M/s. IIL for permission for the operation amounts to notice inviting offer from MBPT for the contract. The decision by MBPT to allow such operations amounts to the offer. The starting of the operations by M/s. IIL and payment made amounts to acceptance of the offer. The consideration derived by IIL on the above contract is the savings of the entire MBPT charges had the cargo been brought to MBPT's docks and transshipped to Dharamtar Jetty. This consideration is very high as compared to the rate of ₹ 15/- per ton insisted by MBPT Board. In any case, the consideration need not be adequate as per Indian Contract Act, 1872. It only demands for a consideration without any adequacy test thereto.</p>
(vii).	MBPT has stated that the Government of India has notified extension of Mumbai Port Limits vide Notification No. 5221 dated 26 October 2006 and by this extension of Port limit part of the area where lighterage operations were taking place have been included in the revised port limits. The Port to clarify whether in the said notification the Port approaches have been defined.	We clarify that the Notifications issued on 28 May 1982 and 26 October 2006 did only describe the port limits and they did not describe port approaches.
(viii).	MBPT has made a reference to one decision of the Supreme Court pertaining to Bar Council Act. The significance thereof may be elaborated in the context	The Hon. Supreme Court construed Section 2 of the Bar Council Act, which reads "Notwithstanding anything contained in the Indian Bar Councils Act, 1926, or in any other

	of deciding the proposal of the Port.	law regulating the conditions subject to which a person not entered in the roll of advocates of a High Court may, be permitted to practice in that High Court, every advocate of the Supreme Court shall be entitled as of right to practice in any High Court whether or not he is an advocate of that High Court". The Court observed much ado was made on both sides about the comma occurring just before the word "or" in the non obstante clause, the petitioner stressing its importance as showing that the adjectival clause " regulating the conditions etc." does not qualify the words "Indian Bar Councils Act" which are separated by the comma and that, therefore, the whole of this Act is superseded, while learned Council for the respondents insisted that in construing a statute punctuation marks should be left out of consideration. Nothing much, we think, turns on the comma, as it seems grammatically more correct to take the adjectival clause as qualifying "law". Having regard to the words "anything contained" and the preposition "in" used after the disjunctive "or", the qualifying clause cannot reach back to the words "Bar Councils Act". The Hon. Supreme Court in another matter observed, "If ordinary grammatical rules are applied there is no escape from the conclusion that the adjectival phrase "as amended by this Act" qualifies the proximate substantive vis the Calcutta Thika Tenancy Act, 1949. The above legal position is applicable in case of port approaches.
(ix).	It has been stated that the barges while going to or from Dharamtar Customs Notified Area passes from the Mumbai Port Limit and avail the navigational VTMS facilities. The facilities extended to such barges may be furnished.	
(x).	As per MBPT while the barge movements to or from Dharamtar Customs Notified Area take place, various anchorage points are required to be kept vacant. The number of occasions during the last three years the anchorage points had to be kept vacant to enable the smooth transit of the barges and the loss, if any, suffered by the Port may be furnished.	The barges carrying the cargo through MBPT waters do require services and certain anchorage points are to be kept vacant for facilitating such movements. However, we do not maintain record of such stoppages.
(xi).	MBPT to furnish a copy each of the relevant extracts of the following for reference purposes. (a). Anchorage area referred to in the "Admiralty Sailing Directions – West Coast" of India Pilot' vide sub-para 26 of letter dated 9 November 2009. (b). Mariner's Hand Book with reference to the term approaches and anchorage vide sub-para 25 ibid.	Not furnished Not furnished
(xii).	MBPT to furnish a copy each of the orders passed by the Supreme Court on	

	<p>the following cases for reference purposes.</p> <p>(a). The fees levied by the Textile Committee vide sub-para 41 ibid.</p> <p>(b). The traditional concept in a fee of quid pro quo vis a vis the services rendered vide sub-para 43 ibid.</p> <p>(c). The relationship between the levy of the fee and the services rendered vide sub-para 44 ibid.</p>	<p>The MBPT has furnished the copies of judgments provided in the manual "Supreme Court Cases".</p>
--	--	---

6.2. The further submissions made by MBPT in its above referred letter dated 18 December 2009 are summarized below:

- (i). It is to be clarified in the light of Section 38 of MPT Act that the lighterage operation is not port's regular activity and this type of an activity takes place only on specific request of parties like IIL. The permission to carry out the lighterage activity was granted by the Board on certain conditions and on payment of specific charges. IIL had agreed to the condition of port charges as decided by the Board. Since lighterage operation is not a regular activity of the port, it is our view that till such time specific rates for such operations are incorporated in the MBPT Scale of Rates, Board can sanction levy of charges. The legal advice is that the levy of this charge is in order. The Port Trust Board has taken a decision to levy ₹ 15/- per metric ton, after due consideration of all the facts of the case and in the wider public interest. A balanced view to levy ₹ 15/- per metric ton as all inclusive cargo related charges against insisting to bring to Mumbai Port Trust's berths and then transshipped to Dharamtar port was not beneficial to Mumbai Port Trust but for the public interest.
- (ii). In the earlier deliberations on the issue of justification of ₹ 15/- per metric ton, TAMP itself has observed that the rate of ₹ 15/- per metric tone is justifiable in its earlier orders. The Hon. High Court of Mumbai has also stated the above fact in the judgement dated 10.08.2009. Due consideration may be given to the above facts and the heavy loss being suffered by MBPT in allowing such operations by foregoing the option of bringing the cargo to MBPT's berths.

7.1. This case was taken up for joint hearing on 29 December 2009 and Chairman and Member were present. The Mumbai Port Trust was represented by its Legal Counsel and other senior officials of the Port. IIL was represented by its Sr. Counsel and other officials. Users were also present.

7.2. A copy of the Court Order dated 10 August 2009 was received in this office from MBPT on 22 September 2009 vide MBPT letter dated 18 September 2009. It was, however, noted at the joint hearing that since the copy of the Court order dated 10 August 2009 was forwarded to TAMP by the High Court Department vide their letter dated 5 November 2009, the time of three months to dispose the proposal will start from the day when the letter was received by this Authority and the proposal was to be disposed by this Authority by 5 February 2010. In this regard, both MBPT and IIL agreed at the joint hearing to move the Hon'ble High Court of Bombay seeking extension of time for disposal of the proposal by this Authority till 15 June 2010 since the proceedings were incomplete for want of action by both the parties.

- 7.3. (i). The Counsel for MBPT referred at the joint hearing to the Order dated 10 August 2009 passed by the Hon'ble High Court of Bombay and requested that this Authority comprising of Chairman and Members as constituted under the Act should hear the case, i.e. Chairman plus 2 Members.
- (ii). It was pointed out by this Authority that a post of Member is vacant as of now which is yet to be filled by the Government. The provisions of Section 47(G) of the

MPT Act about vacancy, etc. not to invalidate proceedings of this Authority were read out and the views of both the parties were sought. The Sr. Counsel appearing for IIL specifically referred to the direction of the Court contained in para-6; page-7 of its order wherein the Court has recorded that 'this Authority as constituted under the Act, viz. this Authority consisting of Chairman and two Members was obliged to give personal hearings to the petitioner before making the order'. In the end, both the parties agreed that, by way of abundant caution, it would be desirable to seek clarification from the Hon'ble Court pointing out the vacant position of Member in this Authority at present.

- 7.4. (i). As agreed at the joint hearing, both the parties moved the Hon'ble High Court for an extension of time for disposal of the case by this Authority till 15 June 2010. Clarification was also sought by them from the Hon'ble High Court on this Authority deciding the case with the available quorum. The Hon'ble High Court vide its Order dated 5 March 2010 granted an extension of time upto 15 June 2010 for disposal of the case by this Authority.
- (ii). On the issue of the case being decided with the available existing quorum viz. Chairman and one member, the Order of the Hon'ble High Court was not clear, as it did not specifically mention the present composition of TAMP could decide the matter. When this position was pointed out to MBPT and to secure necessary clarification from the Hon'ble High Court, the MBPT vide its letter dated 15 May 2010 furnished the copy of letter dated 7 May 2010 of its counsel stating that the existing quorum of TAMP was brought to the notice of the Court in the Affidavit filed by the Port and the Court was of the view that since it was by the consent of all the parties, the TAMP may proceed with the disposal of the case. The MBPT letter dated 15 May 2010 was forwarded to IIL for their confirmation. Incidentally, the affidavit filed by the MBPT in support of the Notice of Motion mentions, inter alia, that it was agreed by both the parties that the parties would point out the fact of vacant position of one Member in this Authority and obtain permission of the Hon'ble High Court to dispose of the said case with available existing quorum of Chairman and one Member as per Section 47 G of the MPT Act, 1963. IIL vide their letter dated 28 May 2010 confirmed the Order dated 5 March 2010 of the Hon'ble High Court of Bombay and IIL has no objection in respect of the letter dated 7 May 2010 of MBPT.
- 7.5. (i). The MBPT admitted that in addition to the chart referred to in its proposal, it was to submit one more chart showing the Port limits and various outer anchorage points. IIL referred to the updated proposal of the MBPT and pointed out that the chart stated to have been attached to the proposal was not served on them which would be necessary for them to furnish their comments on the proposal. MBPT submitted a copy of the new chart detailing the Port limits and anchorage points, a copy of which was also given to IIL. MBPT also handed over to the IIL, a copy of the chart referred by it in its updated proposal.
- (ii). Both the parties were allowed to verify the concerned files of TAWP for making suitable reference during their arguments.

8. As agreed at the Joint hearing held on 29 December 2009, IIL by letter dated 11 January 2010 forwarded their comments as under to the Annexes supplied to them by MBPT on 29 December 2009. The MBPT vide its letter dated 11 June 2010 filed rejoinder to the comments of IIL. A comparative position of the comments of IIL and rejoinder of the MBPT thereon is given below:

Sl. No.	Submissions of IIL to the Annexes supplied to them by MBPT	Rejoinder of the MBPT
(i).	The MBPT has relied on two maps (outer & inner anchorages to Mumbai Port Trust) and excerpts of two publications i.e., Admiralty Sailing Directions and Mariner's Hand Book. In addition to & without prejudice to the	

	contentions taken in its earlier reply, the IIL submits as under:-	
	(a) Maps are not published under the Authority of the Govt. of India.	The contents of the reply of IIL do not take the case of IIL any further. Concerned maps, interalia, clearly show the old and new port limits and the anchorage area. The said maps are widely accepted and used by all the mariners.
	(b) The Admiralty Sailing Directions and the routes & approaches shown on the maps are only for the purposes of regulation of traffic, safety of life at sea, safety of environment etc. These publications serve the purpose of describing Separation Schemes & Sea Routes, thus cannot be a guide or aid to determine jurisdictional issues of a port.	
	(c) The maps and Admiralty Sailing Directions are not published under the authority of MBPT. Largely these publications adopt / refer to the sea routes, Separation Schemes, Navigational Aids etc., as adopted by International Maritime Organization. These Publications do not refer to the territorial jurisdiction of MBPT. Therefore, no reliance can be placed on these publications for the said purpose.	
	(d) The word 'approach(s)' used in these publications is used in its generic sense and not in the legal sense of 'port approaches' as defined in Major Ports Act. Since the determination of Jurisdiction of MBPT is purely a technical issue and cannot be decided without reference to Major Ports Act and Indian Ports Act. Only the definition of 'Port Approach' as laid down in Major Ports Act can be relied upon and no reliance can be placed on generic connotations of the word 'approach' used in above maps and publications.	The word "Port Approaches" as defined in the Mariners Handbook is relevant for giving proper interpretation to the meaning of word "Port Approaches" as defined in the said Acts.
	(e) (i). The publication "Mariner's Hand Book" is not at all relevant for the present controversy in as much as it excuses itself by stating that the definitions given are those in UKHO use and have no significance in International Law. (ii). Thus when the publication itself is only for generic purpose and no legal consequences follow for what is stated therein, the Mariner's Hand Book cannot have any authority of Law and cannot be relied upon.	In the circumstances, the contentions of MBPT which are inconsistent with or contrary to the earlier submissions of MBPT and what is stated hereabove are hereby denied.

9. It was agreed at the joint hearing held on 29 December 2009 to fix next date of hearing after receipt of written submissions of MBPT and IIL and also the direction of the Hon'ble High Court of Bombay on the clarifications sought by both the parties.

10. Accordingly, a joint hearing in this case was held on 15 June 2010 at the office of this Authority by the Authority consisting of Chairman and Member. The MBPT was represented by its Counsel and other officials. The IIL was represented by its Senior Counsel and other officials. Users were present. At the joint hearing, the following was decided:

- (i). MBPT and IIL agreed that in the light of the Hon'ble Bombay High Court Order dated 5 March 2010 and subsequent clarification regarding the interpretation of the same, the matter can be disposed of by the Authority with its existing quorum viz., Chairman and one member and the matter may be finally disposed by the Authority by 30 September 2010.
- (ii). Both the parties agreed to take on record their consent to this effect.

- (iii). Since longer time would be needed to conclude the arguments, both the parties requested this Authority to hold another hearing at a later date.
- (iv). It was decided to hold another hearing on 8 July 2010 at the office of this Authority and to continue on 9 July 2010, if necessary.

11.1. At the request of the IIL vide its letter dated 6 July 2010, the hearing scheduled on 8 July 2010 was deferred and held on 10 August 2010 by this Authority consisting of Chairman and Member. Since the arguments could not be completed, the hearing continued on 11 August 2010 also. The MBPT was represented by its Legal Counsel and other officials. The IIL was represented by its Senior Counsel and other officials. Users were present.

11.2. In the course of its arguments, the MBPT submitted copies of the following documents:

- (i). Extract of the reported decision in "Mansukhlal Dhanraj Jain V/s Eknath Vithal Ogale" - (1995) 2 Supreme Court Cases 665 as to how to interpret phrases like "in relation to" "in connection with".
- (ii). Letter dated 25 November 1993 from Nippon Denro Ispat Ltd. to the Dy. Conservator of MBPT.
[to summarize, IIL in its letter dated 25 November 1993 has stated that vessels will be anchored in JNPT waters / outside MBPT limits and the materials from vessels will be unloaded into barges by using vessel's own cranes fitted with grabs. During lighterage operations their barges will transit MBPT waters on way to Dharamtar creek. Accordingly, IIL has requested the permission of MBPT for the same and sought advice as to the charges which would be levied by MBPT for transiting barges and other formalities to be completed in this respect]
- (iii). Letter No. DC/C-SH/6833 dated 15 October 1994 from the Dy. Conservator, MBPT to Nippon Denro Ispat Ltd.
[MBPT letter dated 15 October 1994 conveys the recommendation of its Board of Trustees vide Resolution No. 123 of 8-3-1994 to levy ₹15 per tonne of throughput of cargo imported by vessels for Dharamtar]
- (iv). Letter dated 17 January 1997 from IIL to Chairman, MBPT requesting for reduction in the charge of ₹ 15/- per tonne on the cargo transshipped at the Port Approaches.

Copies of documents filed by MBPT were supplied to the IIL.

11.3. The MBPT and IIL made the following submissions at the joint hearing:

MBPT

- (i). The two issues fall for consideration are (a) whether MBPT can charge Ispat for lighterage at BFL area and (b) fixing of general rate of ₹ 15/- PMT for operations at port approaches which is to be included in the SOR.
- (ii). We submit TAMP has the power to look into the rate leviable in the Ispat case as well as the general rate, as the Hon'ble High Court has already remitted the matter to TAMP.
- (iii). The Admiralty charts submitted by us clearly show BFL is an area abutting the port limits. It forms Port Approach.
- (iv). Both sections 48 and 49 of MPT Act, require TAMP to frame SOR for the specified services at 'Port Approaches'. Section 48 (1) (a) specifically mentions about "transhipping of passengers or goods between vessels in the port or port approaches".

- (v). The wordings "in relation to" in Section 48 clearly convey the connection with port operations. Lighterage at BFL is an operation connected with port operation. Please refer para 14 of Supreme Court Judgement in "Mansukhial Dhannaj Jain V/s Eknath Ogale" which clearly explain how to interpret phrases like "in relation to", "in connection with".
- (vi). Lighterage operation at Port Approach is in connection with the Port and therefore Section 48 comes into play. The concerned area is under VTMS of MBPT.
- (vii). [Chairman (TAMP): Explain the services provided by MBPT at the areas outside the port limits].
- (viii). Even those vessels at BFL area are in touch with our VTMS and monitored by us. For example, a vessel moving from Surat to Goa does not come close to our coast and therefore we don't guide. But, BFL is too close to our limit and, therefore, we have to monitor them.
- (ix). The operation is composite in nature. Not only lighterage but also the transit of barges through our waters needs to be considered. On the barges, vessel related charges like port dues and water conveyance charges are levied. No cargo related charges is levied.
- (x). [Chairman (TAMP) : If a vessel without lighterage at BFL, makes innocent transit, what are the charges on cargo?].
- We allow such case only as case to case on the basis of MOUs. (e.g.) JNPT bound vessels, Tata Power.
- (xi). Ispat dispute should be seen pertaining only for the period from 1998 to 2006, as the Government notification of 2006 has brought the major part of the concerned area of lighterage operation within the port limits. Part of the Dharamtar Customs Area falls within our Port limits after 2006.
- (xii). The charges for inner anchorage operation have already been approved by TAMP. If the charge of ₹15 / tonne, levied at outer area is more than inner anchorage operations, TAMP has to consider to prescribe a reasonable rate.
- (xiii). Ispat vide letter 17 January 1997 requested MBPT to reduce the rate to ₹ 6 / PMT (copy given). This shows IIL has conceded our jurisdiction to charge.
- (xiv). 'Port approaches' should be understood by a harmonious reading of IP Act & MPT Act. Please see Section 2 (a), 3 (4) and Section 5 of IP Act. Please see Section 2 (q) and (r) of MPT Act. No need for Government notification defining Port Approaches. The only condition is Indian Port Act should be in force at the concerned Port. The definition of Port Approaches clearly mentions "in relation to Port".
- (xv). The age old practice followed by the Marine and trade community should be recognised.
- (xvi). We don't claim that Port approach extends infinitely. Port approach should be "in relation" to Mumbai port. There should be an immediate connection.
- (xvii). TAMP in its earlier order of June 1999 has quantified the rate as ₹15/- PMT. Please go by opportunity loss and cost. Because of the lighterage operation at BFL, notional loss to the port is about 101.55 per tonne.
- (xviii). ₹ 15/- PMT was fixed by the Board in 1994. Even after more than 15 years, we propose to maintain the same rate.

- (xix). Please see Delhi Municipal Corporation V/s. Mohd. Yasun in which SC says no direct relationship is always necessary to levy a fee. Quid pro quo is not essential. Only a casual connection is enough.
- (xx). For the period from 1994 to 2006, the charges levied by us are in terms of contract. Power of a Port to enter into contract is independent of Sections 48 and 49. Please read Section 33. Section 46 empowers the Board to set conditions.
- (xxi). If MBPT jurisdiction in Port approaches is doubtful then why should Ispat apply for our permission in November 1993? By 15 October 1994 letter, MBPT informed IIL about the charges payable and conditions for lighterage operations. Thus in 1994 a binding contract between MBPT & IIL came into force. IIL had acted on it. No sanction of the Government to the concerned Board Resolution was necessary.
- (xxii). In a commercial contract, the arguments of 'duress' and 'pressure' are not admissible.
- (xxiii). The contract with IIL will survive till such time TAMP frame the General Scale of Rates.
- (xxiv). [Chairman (TAMP) : Is any channel maintained or dredging done by MBPT outside the port limits?]
- (xxv). No dredging is done outside the port limits, but it is to be taken as a natural channel without dredging.
- (xxvi). Section 48 does not talk about provision of services. But, it mentions about "services performed". "Perform" cannot be equated with "Provision". MBPT permitted IIL to perform.
- (xxvii). Obtaining Government approval u/s 42 can be a follow up action to be taken by MBPT. It cannot impinge upon the powers of TAMP to fix tariff for such performance u/s. 48.
- (xxviii). Our proposal is, therefore, to fix a common tariff on cargo under section 48 for the operations carried outside the port limits but in the port approaches.
- (xxix). With reference to arguments of Ispat on section 2 (r), it may be noted that there may not be a defined channel in the place in reference. But, it is a path leading to the port.
- (xxx). TAMP has not yet fixed any tariff so far for port approaches. Since no tariff was available, the contractual agreement between MBPT and Ispat should guide the transaction for the period prior to 2006. Our counter offer to Ispat made in 1994 is for payment of cargo related charges of Rs.15/- as a condition for permitting lighterage.
- (xxxi). Till such time a tariff is fixed u/s 48 and 49, a contract entered by the port u/s 33 and 34 should be recognised. Since no value was coming into play in the contract, allegation of violation of section 34 cannot be admitted.
- (xxxii). Principles of estoppel will apply to Ispat, as they have performed the contract.

ISPAT

- (xxxiii). We do not have any doubt that TAMP is the only Authority to fix tariff under sections 48 and 49 for services rendered in the port limits and approaches.
- (xxxiv). The MBPT SOR contains rates for lighterage and anchorage fees. The SOR set by TAMP is obviously for port and port approaches. Why should MBPT ask for a

- separate rate now and only for the operations carried out by Ispat? This is discriminatory.
- (xxxv). Provision of the listed services is a pre condition for levy of tariff u/s 48. Port could not explain satisfactorily about the services provided by it at BFL area. VTMS is a general monitoring system for vessels. It is not for a cargo related services. Therefore, the port's proposal cannot be approved under Section 48.
- (xxxvi). The expression used in Section 49 – Section 49 is specific about port limit and approaches. No wording like "in relation to" is used in Section 49.
- (xxxvii). Section 2(r) defines port approaches. This definition applies to Sections 48 & 49. In order to qualify as Port Approaches there has to be a "navigable river or channel". There is no navigable river or channel leading to MBPT where our operations take place. Therefore, Under Sections 48 & 49 tariff can be set only for the port limits of MBPT as Mumbai Port does not have navigable river or channel leading to its port which lie outside the port limits.
- (xxxviii). Argument on quantum of levy is not necessary as the question of fixing tariff at the place in reference does not arise at all.
- (xxix). The letter of Ispat and MBPT of 1994 is an agreement for payment of vessel related charges on barges transiting through the MBPT waters, which we don't dispute. There is, therefore, no offer or acceptance on our part on cargo related charges, which can be cited as the basis of the contract alleged by MBPT.
- (xL). MBPT cannot distinguish between parties. Ispat can be asked to pay a fee fixed only u/s 48 & 49. Even before TAMP was constituted, tariff setting conditions were listed under sections 48 and 49 and accordingly only the Central Government was empowered to approve tariff.
- (xLi). No contract satisfying the conditions of section 34 exists between MBPT & Ispat.
- (xLii). Section 48 permits performance by authorised person under section 42. But, Ispat is not a person authorised by MBPT under section 42.
- (xLiii). If 'Performance' is essential u/s 48 then Ispat, and not MBPT, is performing the specified service at the BFL area. Then how can MBPT ask for a tariff on a service performed by somebody else?

11.4. The IIL submitted at the joint hearing a synopsis of the arguments made by them. The points for determination considered by IIL and its arguments on such points are tabulated below:

Sl. No.	The points for determination considered by IIL	Arguments of IIL on such points
1)	For the period beyond 2006, i.e. after the notification extending the Port limits, whether the MbPT is entitled to demand fixation of tariff for cargo operations outside the Port limits?	<p>The answer to this query is to be definitely "No". Admittedly, Chapter VI specifically refers to "any of the services provided at or in relation to the Port or Port approaches". The expression used in Sections 48 and 49 is "any place within the limits of the Port or the Port approaches".</p> <p>No service is provided to the vessel in relation to cargo and, therefore, this would come only under Section 49, which restricts with limits of Port or Port approaches.</p> <p>In the circumstances, it is clear that the Port Trust can seek from the TAMP a Scale of Rates and a Statement of Conditions under which services</p>

	<p>shall be performed by a Board "at or in relation to the Port or Port approaches".</p> <p>When a certain expression has been used in the Act, it must be construed as per the definition provided in the said Act. Section 2 (r) defines "Port approaches" in relation to a Port, which means those parts of the navigable rivers and channels leading to the Port in which the Indian Ports Act is in force. It is crystal clear that the expression "Port approaches" used in Sections 48 and 49 must certainly follow the definition contained in Section 2 (r), and not in any other legislation or otherwise.</p> <p>The obvious reason why the expression, "in relation to Port approaches", is used in the Act is to take care of the navigable channel which, for example, leads to Kandla Port. For example, Sandheads in Kolkata is outside the Kolkata Port limits. However, the Hooghly River leads to the Port. The provision in the Ports Act has direct relation to these aspects, rather than the arguments advanced by the Mumbai Port Trust (MBPT), i.e. in relation to the Port, which means anything related to Port.</p> <p>MbPT already has a current Scale of Rates and Statement of Conditions for the ships lightering within the Port limits. If the discharging point by Ispat is within the Port limits or Port approaches, what was the need for them to fix a separate rate at all? That itself will make it clear that the Port itself has correctly understood the situation, that, in this case, the discharging is outside the Port limits; and hence, the need for fixing up a separate rate. In the circumstances, it is respectfully submitted that, since the cargo operations are carried on beyond the limits of the Port and Port approaches, the Port is not entitled to seek fixation of tariff for any operations carried on therein. To a pointed question from this Authority, as to what is the nature of the services rendered in regard to cargo, I did not hear any answer furnished by the Port.</p> <p>This Hon'ble TAMP would kindly see the subtle distinction between Sections 48 and 49.</p> <p>Section 48 speaks of services performed "at or in relation to the Port or Port approaches". In Section 49, the expression used is "any place within the limits of the Port or Port approaches".</p> <p>Under Section 48, the services had to be rendered "at or in relation to the Port or Port approaches". It denotes the place where services are provided or the nature of the services. Repeated questioning in regard to what services have been provided, the only answer was VTMS. I respectfully submit that VTMS is not a service</p>
--	---

		<p>provided to cargo or ships. It is only for the management of traffic. In any event, for passing through the Port, Port is levying vessel- related charges.</p>
2)	For the above decision, whether the IIL operations, viz. lighterage operations, take place outside the Port limits and / or Port approaches?	<p>IIL operations take place outside the limits of the Port and Port approaches. It has been very carefully and correctly shown in the map that about 75% of the area of the anchorage is the Customs declared lighterage point for Dharamtar Port.</p> <p>If a ship does lighterage work within the limits of the Port, there is already a rate prevailing under the tariff, and there is no need to fix a rate. If the work is being carried out outside the Port limits, nothing is payable.</p> <p>It is absolutely necessary to remember that, for the vessels passing through the Mumbai Port to Dharamtar, vessel related charges are being separately paid and, therefore, the contention that a vessel passing through the Port limits is a service in relation to the Port is incorrect.</p>
3)	Quantum?	<p>It is unnecessary to fix a quantum, as the Scale of Rates has already fixed it when the lighterage takes place within the Port limits. The Scale of Rates also provides for vessel related charges when the vessel passes through the Port limits. In the circumstances, there is no need to fix any quantum.</p> <p>It is an accepted position that no service is provided to the vessel and, for using the port waters for passing through, vessel related charges are already collected. Rest of the arguments has no substance.</p>
4)	For the period prior to 2006, can MbPT levy and recover charges at the rate fixed by the Port Trust but not approved by the Central Government or notified in the official gazette, under the provisions of the Major Port Trusts Act?	<p>The Port Trust contended that recovery prior to 2006 was on the basis of a contract, and certain letters were read out. All that is totally irrelevant.</p> <p>The Major Port Trusts Act and Sections 48 and 49 existed at all times, and the method of fixing the tariff before TAMP came in was for the port to fix and get it approved by the Central Government and to be published in the official gazette. Unless this is done, it has no legal sanctity.</p> <p>Law cannot change mearly because human beings err. If their contention is right, that levy can be done by contract, then what is the need for them to approach the TAMP today for fixation of rate. The situation has only changed to the extent that earlier the rate fixed was to be approved by the Government and published in the official gazette, but now, it is fixed by the TAMP. One cannot say that until 2006 it was a contractually agreed tariff and that the tariff will be fixed from 2006. If the Port Trust has not followed a proper procedure for fixation of tariff, so be it.</p> <p>Kindly peruse the correspondence produced. It is only in relation to the passing through the port and</p>

		<p>not for carrying on lighterage operations.</p> <p>Article 14 of the Constitution of India should be kept in mind. An Executive cannot act without the authority of law and, therefore, the Port Trust could not have levied a Scale of Rates unless that was imposed in accordance with the provisions of the Act. The Port Trust cannot have one Scale of Rates for one person and another for a separate person, for that would be violative of the Article 14 of the Constitution; and it is for this reason that transparency is required and rate for services provided or for occupation of the space to be fixed by this Authority now which was earlier done by the port and got approved by the Central Government and notified in the official gazette.</p> <p>In any event, there is a rate which is already fixed and, therefore, it is unnecessary to fix any other rate; but this rate will be applicable only if the vessel lightens within the port limits and not beyond.</p>
--	--	---

11.5. A copy of the synopsis submitted by IIL was given to MBPT at the joint hearing with an advice to submit a synopsis of the arguments made by its Counsel. The MBPT was also advised to explain, along with necessary supporting documents, the existence of navigable rivers and channels at the place where the operations which is the subject matter of the dispute is carried out. The MBPT agreed to file a written submission in this regard and to simultaneously forward a copy of the submission to IIL. If any new points are made by MBPT, IIL was given liberty to submit its written comments thereon.

12.1. After granting of extension of time at its request vide its letter dated 25 August 2010, the MBPT vide its letter dated 31 August 2010 filed the synopsis of arguments of MBPT. A copy of the synopsis of arguments made on behalf of MBPT was forwarded to IIL vide our letter dated 31 August 2010 for its written comments. The IIL after seeking extension of two weeks time filed its rejoinder vide its letter dated 26 October 2010. A comparative position of the synopsis of arguments made by MBPT and the rejoinder filed by IIL are tabulated below:

Sl. No.	Issues contained in the synopsis of MBPT	Arguments made by MBPT in its synopsis	Rejoinder of IIL on the arguments of MBPT
1)	Whether in respect of lighterage operations carried on by IIL at the area near BFL, which according to MBPT is a port approach of Mumbai Port, MBPT is entitled to levy lighterage charges at the rate of ₹15/- per metric tonne?	<p>(i). The documents on record clearly go to prove that there was a complete and concluded contract between IIL and MBPT to carry out its lighterage operations near BFL area.</p> <p>Under the said contract, the MBPT offered necessary permission to IIL to undertake lighterage and conveyance of cargo through the MBPT waters on payment of all inclusive cargo related charges at ₹15/- per tonne. IIL has in fact acted upon the said permission and contract and has been deriving commercial advantage under the said contract. In the circumstances, IIL, even by virtue</p>	<p>(i). It is the case of MBPT, that there is a concluded contract.</p> <p>It is the contention of the MBPT that in view of the alleged concluded contract IIL is estopped from disputing the validity of the said contract with MBPT. There is no contract at all between IIL and MBPT as alleged.</p> <p>(ii). By letter dated 25.11.1993, IIL had only intimated MBPT about its lighterage operations at BFL or beyond that and has requested for innocent passage through the water of the MBPT.</p> <p>(iii). Resolution No.123 dated 8.3.1994 is not a contract. Section</p>

		<p>of the principles of promissory estoppel and contemplated under Section 115 of the Indian Evidence Act, is barred from disputing the validity of the said contract between IIL and MBPT.</p> <p>(ii). Even otherwise, but for the permission of MBPT, IIL would not have been entitled to transit its cargo through the port waters of MBPT port limits and undertake the "package operation". The operations were undertaken at the volition of IIL and there was no compulsion from MBPT.</p> <p>(iii). The transhipment operations carried on by IIL involve erection of pier as contemplated under Section 2(p) of the Major Port Trusts Act 1963 and transit of cargo through the port water limits. The definition of "pier" as it may be seen include a floating barge (transhipper) or pontoon or other works connected therewith. Under Section 46 of the said Major Port Trusts Act, 1963, interalia, no person is entitled to erect or fix within the limits of a port or port approaches any pier without the previous permission of MBPT in writing and subject to such conditions, if any, as MBPT may specify. In the present case, the MBPT has given permission to IIL and IIL has acted upon the said permission to erect a pier (in the form of a mother vessel to which the daughter barges are attached for transhipment operations at BFL area which is a port approach). IIL has been erecting pier at the said port approaches at the area near BFL pursuant to the permission of MBPT and as per the contract entered by MBPT with IIL.</p> <p>(iv). In the aforesaid premises, under the provisions of Section 33 read with Section 46 and 2(p) of the said Major Port Trusts Act, 1963, MBPT is legally entitled to enter into the said contract with IIL.</p> <p>(v). In the circumstances, viewed from any angle, IIL having entered into the said contract with</p>	<p>33 of the Major Port Trusts Act, 1963 provides that subject to the provisions of Section 34, a Board shall be competent to enter into or perform any contract necessary for the performance of its functions under this Act. Section 34 provides the mode of executing contracts on behalf of Board.</p> <p>Section 34 of the Act provides that every contract shall, on behalf of a Board, be made by the Chairman (or by any such officer of the Board not below the rank of Head of the Department as the Chairman may, by general or special order authorized in this behalf) and shall be sealed with common seal of the Board.</p> <p>Section 34 (3) of the said Act provides that no contract which is not made in accordance with the provisions of this Act and the Regulations made thereunder shall be binding on the Board.</p> <p>(iv). Admittedly, the mode prescribed under Section 34 of the Act is not followed in the present case and hence the contentions of MBPT that Resolution No.123 dated 8.3.1994 is a contract requires to be rejected.</p> <p>(v). The said issue was also raised by MBPT before TAMP. IIL had filed documents which clearly shows that IIL has consistently been protesting against the levy of charges and were forced to make payment to avoid disruption of passage through the water to MBPT.</p> <p>(vi). Filing of suits, Writ Petitions and other legal proceedings by IIL before the Hon'ble High Court also demonstrate that there was no understanding, agreement or contract between IIL and MBPT. On contrary, the record shows that IIL were thereafter making payment to MBPT as per Order passed by the Hon'ble High court which were subject to the decision of the TAMP. Such payment made by IIL in pursuance of the Order passed by the Hon'ble High Court, Bombay and/ or the initial payment made by</p>
--	--	--	--

	<p>MBPT and taken benefit of the said contract is not entitled to deny the validity of such a contract and its obligation to pay the stipulated charges at the rate of ₹ 15/- per tonne to MBPT under the said contract for the lighterage operations carried out by IIL at the said BFL area. Non payment @ 15 per metric tonne is denial of dues to public exchequer.</p> <p>(vi). Te said contract is in consonance with the provisions of Section 34 as the same has been duly approved by the Board by passing of necessary resolution i.e. Resolution No.123 dated 8 March 1994.</p> <p>(vii). The BFL point abuts Mumbai port limits. Therefore, indisputably the area near the said BFL point i.e. BFL area, where lighterage operations take place, form part of a navigable channel leading to Mumbai port and the same is a port approach as contemplated under Section 2(r) of the said Major Port Trusts Act, 1963. The said fact is interalia proved from a bare perusal of the Marine British Admiralty Chart titled as the Indian West Coasts Approaches Mumbai (Bombay) showing the area pertaining to Mumbai port limits as well as the surrounding areas and the approaches to the same. The very fact that mother vessels navigate and Anchor at BFL area and undertake lighterage operations and many of such vessels Navigate further to inner Anchorages clearly shows that Navigable channel exists. As clarified by MBPT on specific query from Chairman, TAMP, indisputably:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) The services of VTMS is rendered. (2) Surveillance of the area is undertaken by MBPT (3) MBPT ensures that approaches and channels leading to Mumbai Port are duly maintained to facilitate navigation by taking suitable actions on wrecks and other obstructions etc, in respect of such channels 	<p>IIL in view of the coercive action by MBPT cannot be termed as that the IIL had accepted the levy of charges by MBPT as falsely alleged. IIL has been all along opposing the legality of levy of charges by MBPT.</p> <p>(vii). Resolution No.123 dated 8.3.1994 has no legal binding effect. As per Section 52 of Major Port Trusts Act, 1963, (omitted by Act 15 of 1997 with effect from 9.1.1997) prior sanction of the Central Government is required for any rates or conditions framed by any Board and its obligations in the official gazette. Admittedly, the mandatory requirement of Section 52 has not been complied with in respect of Resolution No.123. Admittedly, no prior sanction of the Central Government was obtained by the MBPT. It is, therefore, submitted that the contention of MBPT that Resolution No.123 is a concluded contract and binding upon IIL requires to be rejected.</p> <p>(viii). Section 2(p) of the Act defines "pier" and Section 2(r) of the Act defines "port approaches".</p> <p>The contentions of MBPT that IIL has erected a pier is perse false. It is alleged by MBPT that unloading of goods from mother vessels to daughter barges amounts and erection of pier. The explanation to the term "pier" clearly stipulates for the purpose of the term "transhipper" means a floating craft or vessel, whether dump or self propelled on which gears are provided for discharging cargo from a barge or wharf and loading it into a ship. It can be seen that for a "transhipper" there has to be</p> <ul style="list-style-type: none"> (a). a floating craft or vessel on which gears are provided for discharging cargo (b). a barge or a wharf and (c). a ship <p>In the present case, there is only mother vessel and daughter barge. The submission that loading and unloading cargo from mother vessel</p>
--	--	--

	<p>and approaches.</p> <p>(4) It is not essential that all channels and approaches are to be mandatorily to be dredged for the reason that so long as natural depth/ draft at the concerned channel and approaches exist.</p> <p>(5) The port doesn't allow vessels to approach from anywhere and everywhere.</p> <p>(viii). Even otherwise, inter-alia in view of the fact that under the aforesaid contract the MBPT has given permission to IIL to transit its cargo through MBPT port water limits on payment at the rate of ₹ 15/- per tonne of cargo as all inclusive charges per metric tonne and IIL having acted upon such permission, IIL is bound and liable to pay the said charges at the rate of ₹ 15/- per tonne to MBPT in respect of the said lighterage operations carried out by IIL.</p> <p>(ix). Even otherwise, Sections 46 and 33 of the said Major Port Trusts Act, 1963, operate independently and in a field not controlled by the provisions of Sections 48 and 49 of the said Major Port Trusts Act, 1963.</p> <p>(x). Therefore, till a regular Scale of Rates is framed by the TAMP in respect of said lighterage operations, the MBPT under, the aforesaid contract entered into with IIL is entitled to recover from IIL and IIL is bound to pay the said all inclusive charges at the rate of ₹ 15/- per tonne for the transit of cargo through MBPT port limits.</p>	<p>to daughter barges amounts to erection of barge is false and denied. It is denied that there is any agreement or contract entered into between MBPT and IIL as alleged.</p> <p>Without prejudice to the above submission, even if it is assumed for the sake of argument that the lighterage operations at BFL or beyond that the same is erection of "pier", the provisions of Section 46 of the Major Port Trusts Act cannot be attracted. Section 46 is applicable only for certain activities within the port limit or port approaches. There cannot be any contract or imposition of any terms stipulated therein for the alleged erection of such pier at BFL which is admittedly beyond the port limit or port approaches.</p> <p>(ix). Admittedly, till notification dated 26.10.2006 BFL was not a part of port limit. Even after the said notification the entire BFL area does not fall into port limit. MBPT cannot levy any charge for lighterage operation at high sea. For VTMS or any other Surveillance, the payment of monthly port charges is being made in accordance with the law through the barges. It is, therefore, submitted that there cannot be double charges for the same services.</p> <p>(x). The findings of the TAMP in its Order dated 17.3.2003 is further relied upon whereby it has been held that the port approaches shall be defined by the Government. It has been observed that from practical point of view also, it is necessary to define the port approaches. It is submitted that undefined limit of the port approaches shall give rise to serious ambiguity and the same is not permissible under the Act.</p> <p>(xi). It is denied that the BFL forms the part of navigable channel leading to Mumbai port as alleged. Admittedly, MBPT has neither caused dredging activities nor the channel has been demarcated nor named specifically. It is, therefore,</p>
--	--	---

			submitted that there is no contract or agreement between the MBPT and IIL as alleged and the submissions made by the MBPT in the said respect is required to be rejected.
2)	Whether the proposal submitted by MBPT for fixing of tariff in respect of lighterage operations carried out by vessels at the port approaches, deserves to be approved?	(i). Under Section 48 of the said Major Port Trusts Act, 1963, the TAMP is expected and enjoined to frame a Scale of Rates from time to time by notification in the Official Gazette and a statement of conditions under which any of the services specified therein are performed by MBPT or any other persons authorized under Section 42 of the Major Port Trusts Act, at or in relation to the port or port approaches. (ii). The services specified under the said Section 48 include transshipment of goods between vessels in the port or port approaches and also shipping of goods from vessels to or from any pier, land or building in possession of the Board or at any place within the limits of the port or port approaches or in relation to the concerned port or port approaches. Indisputably, the lighterage operations involve transshipment of goods at the port approaches and to say the least, such lighterage operations are undoubtedly in relation to port approaches of Mumbai Port as the same shipping (passage) involve of goods from the pier/BFL area to the Port. The said goods thereafter passes through the port waters of Mumbai Port as part of the package operations. (iii). From the plain reading of Section 48 as stated above, the Authority is empowered to frame Scale of Rates in respect of all services mentioned to be performed by the Board, or any person who may be authorized by the Board as contemplated under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, or in relation to the port or port approaches. (iv). Further from the reading of the said Section 48 of the Act, and particularly the word "performed" as appearing therein	(i). Lighterage operation at BFL area and beyond by IIL cannot be construed as any service performed by the Board or by other person authorized as per the terms of Section 42 of the Act. (ii). MBPT, for the first time, raised the issue that VTMS is a service at or beyond the BFL and is being provided "in relation to the port or port approaches" and so even if the lighterage operation is being carried beyond the port limit the MBPT is entitled to levy the charges. The said contention is fallacious and is also contrary to Section 48 of the Act. (iii). Section 48 of the Act stipulates that TAMP will consider only those services mentioned in clause (a) to (e) of Section 48 of the Act. The services alleged by the MBPT are not a subject matter of Scale of Rates as prescribed under Section 48 of the Act. (iv). The legislation only intends to limit the scope of work for determination of the tariff by using the word services performed at or in relation to the port or port approaches. Only those services which could be performed at or in relation to port or port approaches shall be subject matter of determination of the Scale of Rates by TAMP. In cases where the MBPT is either providing or may choose to provide any service which are not being performed at or in relation to the port or port approaches have to be out of the purview of the TAMP. TAMP need not frame Scale of Rates with respect to such services. (v). This distinction shall be further apparent from the plain reading of Chapter V, "Work and Services to be provided at port". Section 35 of the Major Port Trusts Act, 1963 further provides "power of the Board to execute works and appliances".

		<p>It is clear that for the purposes of fixing of tariff, it is not necessary that the services mentioned therein are required to be provided by the port or any person authorized by the port essentially to any other third party. As per the language of the said Section even in a situation where a person is authorized by the port to perform (underline provided for) any of the services mentioned in the said Section at the port or port approaches or even in a situation where such services are performed by the concerned person in relation to a port or port approaches and not exactly within or at the port or port approaches also, the TAMP is empowered/ enjoined and fix necessary Scale of Rates in respect of such services.</p> <p>(v). In the present case, as per the proposal submitted by MBPT, tariff is required to be fixed by the Authority for the lighterage operations carried on at/ or in relation to Mumbai port/ port approaches. The words "In relation to" of the said Section 48 of the said Act are quite significant. The said words would go to indicate that this Authority has powers to frame Scale of Rates in respect of the services mentioned therein need not be confined only to the area of the port or port approaches, but on the contrary this Authority can frame necessary Scale of Rates in respect of services mentioned in the said Section 48 of the said Act even in the event of any of such services being related to or in any way connected with the area of port (as defined under the Indian Ports Act, 1908) or port approaches and performed by the persons who may be authorized by MBPT.</p> <p>(vi). The words "in relation to" as appearing in the said Section 48 of the said Act, have a wide meaning and would clearly go to show that even in respect of the services which may not take within the port limits or at the port approaches, but so long as such</p>	<p>From bare reading of the said Section in particular and the entire Chapter V in general, it becomes apparent that the Board can perform several works and services which are definitely far more than those services which are stipulated under clause (a) to (e) of Section 48 of the Act. Some of the works do not have relation to the port approaches i.e. as Section 35 (2)(a) stipulates further buildings required for the residence of the employees of the Board as the Board may consider necessary. For determination of the Scale of Rates only those services are relevant which are mentioned in Section 48 of the Act and at or in relation to the port or port approaches. It is pertinent to point out that in case the legislation would have intended to apply the Scale of Rates for the services rendered beyond the port limit it would have simply mentioned the word "within or without the limits of the ports" (as mentioned in Section 35 (1) of the Act) in Section 48 of the Act, instead of using "at or in relation to the port or port approaches".</p> <p>(vi). The MBPT has raised the contention that it has been providing services in respect of lighterage operation, interalia, in the nature of VTMS services and surveillance, etc. The VTMS has a range far beyond BFL and monitors the object coming under its range. It does not provide any specific service to the vessel coming to BFL. Further, after lighterage operation the barges enter into MBPT water and they are paying all applicable dues like port dues. It is specially denied that the VTMS provide any service to the vessels arriving at BFL. Above all, any such system cannot justify for imposition of cargo related charges. It will amount to double charging also as all the dues are being paid through the barges. It is also pertinent to state that the barges only travel through the MBPT water while going to Dharamtar port. There is no service performed by MBPT at or in relation to the port or port approaches. It has also been specifically admitted by the MBPT</p>
--	--	---	---

	<p>services are in relation to or connected with the port or port approaches, the TAMP is empowered/ enjoined to frame necessary Scale of Rates in respect of such services.</p> <p>(vii). In this regard, to ascertain the true and correct meaning of the word "in relation to", useful reference to paragraph 15 of the Judgment of Hon'ble Supreme Court of India in the case of <i>Mansukhlal Dhanraj Jain & Ors V/s. Eknath Vithal Ogale</i> (2 SCC 665) may be made. In the present case, the lighterage operations are carried out at the BFL area which is the port approach and such lighterage operations are carried out in relation to the port/ port approaches of Mumbai. The very essence of the package operation of undertaking lighterage at BFL area and transiting through MBPT to Dharamtar is essentially in relation to port/ port approaches. Part of the said BFL area, on account of extension of port limits of Mumbai pursuant to the notification issued by the Government of India in the year 2006 falls within the port limits of Mumbai. The above submission is fortified interalia by the fact that immediately after transshipment of the cargo in the concerned barges, the said cargo laden on concerned barges pass through the port water limits of the Mumbai ports.</p> <p>(viii). What is being proposed by MBPT is a cargo related charges in respect of such lighterage operations and not vessel related charges. Therefore, payment of vessel related charges in respect of the concerned vessels/ barges cannot be the ground of denial of fixation of cargo related charges in respect of the said lighterage operations carried on at the port approaches or in relation to the port/ port approaches of Mumbai port. In fact IIL vide letter dated 17 January 1997 requested to reconsider the rate at ₹ 6/- per metric tonne as charged in past to other port users. Only the quantum of charge was disputed</p>	<p>in its Resolution No.123 dated 8.3.1994.</p> <p>(vii). No services are provided by MBPT, and the question of levy of charges by MBPT in respect of the lighterage operations carried out by the vessels at the port approaches does not arise. For framing the Scale of Rates under Section 48 of the MPT Act, the services rendered by the Board shall be within the port limit and port approaches and no extra territorial jurisdiction is envisaged under the said provisions and it simply defines the scope of this Authority for determination of the tariff.</p>
--	---	---

	<p>by IIL.</p> <p>(ix). The submissions of IIL that not only the port limits but also the port approaches are required to be defined by the Government as contemplated under the provisions of MPT Act is misconceived. Under the Major Port Trusts Act and particularly Section 2 (q) of the Act port means any Major Port to which the said Act applies interalia under the provisions of Indian Ports Act. As against this, if one sees the definition of "port approaches" as defined under Section 2(r) of the said Major Port Trusts Act, it may be seen that "port approaches" in relation to a port would mean those parts of the navigable rivers and channels leading to port in which the Indian Ports Act is in force. From a close reading of the said Section and in particular the words "in relation to" and in the light of the aforesaid Supreme Court Judgment, it would be clear that as per the said Section, "port approaches" is not an integral part of the port covered by the Indian Ports Act. On the contrary, as per the said definition, "the port approaches" and "port" are two separate subject matters. A "port approach" is nothing but those parts of the navigable rivers and channels leading to a port in which the Indian Ports Act is in force". Further, from the reading of the said Section, it is also clear that the concerned rivers and channels leading to a port in the said Section need not be even defined or named by Government or any other Authority. In the present case, substantial part of the BFL area pursuant to the extension of the port limits of Mumbai port by the notification issued by Government of India in the year 2006; falls within the port limits. The remaining part thereof, undoubtedly forms part of port approaches leading to the Mumbai port. As stated above, the BFL point abuts the port limits of Mumbai port.</p> <p>(x). The material on record go to</p>	
--	--	--

	<p>prove that the BFL area undoubtedly forms part of port approaches. Even assuming but not admitting that some portion of the BFL area does not form part of the Mumbai port or port approaches of Mumbai port, the lighterage operations carried out at the said BFL area are undoubtedly in relation to the Mumbai port and/ or the port approaches. TAMP is, therefore, empowered and authorized to frame necessary Scale of Rates in respect of the said lighterage operations carried out/ performed at the BFL area.</p> <p>(xi). Further, as per the provisions of Section 48 of the Act, the requirement under Section 42 of the said Act i.e. previous permission of the Central Government for the purpose of authorizing any person to perform/ carry out the services specified therein need not hold up fixation of tariff by this Authority for the concerned services to be provided by the port at the port or in relation to the port approaches, etc. Once a tariff is fixed for such services, before authorizing any person to perform the said services at the port/ port approaches or in relation to the port approaches, MBPT would take necessary permission of Central Government for the said purpose. Further, the fact remains that IIL has undertaken the operations since 1994, pursuant to the permission given by MBPT on the condition of payment of the said charges at ₹ 15/- per tonne.</p> <p>(xii). Moreover, under Section 49 of the said Act also, TAMP is expected and enjoined to frame a Scale of Rates and statement of conditions under which any property belonging to or in possession or occupation of MBPT or any place within the limits of port or port approaches may be used for the purposes mentioned in the said Section. The purposes mentioned in the said Section include approaching, lying at or alongside any place as</p>	
--	--	--

		<p>aforesaid by vessels, and any other use of any land belonging to or provided by the Board.</p> <p>(xiii). Even otherwise, in view of the fact that the lighterage operations carried out at the said BFL area undoubtedly involve use of MBPT port waters within the port limits of Mumbai Port Trust for the transit of cargo involved as integral part of the operation, even by virtue of Section 49 of the said Act also TAMP is entitled/ enjoined to frame the Scale of Rates for such operations.</p>	
3)	Whether the rate of ₹15/- per metric tonne, as prescribed by MBPT for the concerned lighterage operations at BFL area is reasonable?	<p>The said charge of ₹ 15/- per tonne is in the nature of fee. The MBPT provides services in respect of the said lighterage operations, inter alia, in the nature of VTMS services and surveillance etc. which involves sizable establishment expenditure and operational expenses. Moreover, on account of lighterage operations carried out at the BFL area, the opportunity loss of MBPT could be at the rate of ₹ 105/- per tonne. Opportunity loss is an accepted concept. Further in law, as held by various Supreme Court Judgments including a judgment of Supreme Court reported in AIR 1983 SC 617, there should not be mathematical exactitude between a fees charged and expenses incurred by an Authority, a broad co-relation is enough.</p> <p>In the present case, such broad co-relationship is in existence. Moreover, for similar lighterage operations at inner anchorages of MBPT, the tariff has already been fixed by this Authority by which the revenue to the port is more than ₹ 15/- per tonne. In this regard, to be more specific, even as per the average figure of revenue earned by MBPT in respect of lighterage operations carried out at the inner anchorages within the extended port limits of MBPT for the period of 20.11.2006 to 26.03.2008, the aggregate revenue works out to ₹19.69 per tonne. Needless to state that in the present case</p>	<p>(i). The levy of charge in respect of lighterage operation at BFL area is illegal. The MBPT has no authority to charge any amount for lighterage operation at BFL area.</p> <p>(ii). No justification tenable in law has been shown or made out by MBPT for levy of charges at the rate of ₹ 15/- per tonne in respect of lighterage operation at BFL area.</p> <p>(iii). As regards the contention of MBPT about the opportunity loss, so called opportunity loss at ₹ 105/- per tonne is highly misconceived. It appears that the MBPT has reckoned those cargoes which would have been unloaded at its port. In the present case no activity at the port is being taken place. In fact, the cargo laden barges only travel through the water of MBPT upto Dharamtar port. It is reiterated that all applicable dues are being paid at Dharamtar port. It is pertinent to state that even for MBPT it is not possible to handle all the volumes at the port itself. It would lead to congestion. Hence, the alleged loss of opportunity is highly speculative in nature.</p> <p>(iv). For IIL also, cargo operation at the port of MBPT had never been intended. It has no relation to the alleged loss with respect to the lighterage operation at MBPT. It was only meant for its captive jetty for Dharamtar port.</p> <p>(v). In case IIL starts discharging through Mumbai port for handling average discharge of 15,000 tonnes</p>

	<p>however, MBPT is being deprived of its other revenue which in the case of lighterage operations at inner anchorage MBPT would have earned. Therefore, viewed from any angle, the rate of ₹ 15/- per tonne as proposed by MBPT is fair and just. Further, the said proposal of ₹ 15/- per tonne has been made by MBPT way back in the year 1994. Therefore, in the year 2010 even considering inflationary trends/ WPI also, the said proposal of ₹ 15/- per tonne is very much reasonable.</p> <p>The proposal of MBPT for fixation of tariff ₹ 15/- per tonne for the said lighterage operation at BFL area is pending before this Authority since the year 1997. The Authority in law, and particularly with the facts and circumstances of the present case and as per the applicable policy, is empowered/ enjoined to fix necessary tariff for the said lighterage operation at BFL area as per the proposal of MBPT submitted in the year 1997 to this Authority.</p> <p>The proposal submitted by MBPT for fixing of necessary tariff for lighterage operations at the BFL area at the rate of ₹ 15/- per tonne requires to be approved by this Authority.</p>	<p>per day, 500 trucks may be required which will lead to not only the traffic congestion but also pollute the city of Mumbai. It will be nightmarish experience for the citizens.</p> <p>(vi). It has been stated by the MBPT that within the extended port limit of the MBPT for the period of 20.11.2006 to 26.03.2008 the aggregate revenue works out to be ₹ 19.69 per tonne. So, by extending the port limit and applying the Scale of Rates the MBPT has started earning the additional revenue which was not otherwise available to it. Now, how can they justify the imposition of the charges which was never available to it. It has become available to it only after extension of the port limit. The levy of charges could be done strictly in accordance to law. There was no impediment before the MBPT and for any latches any lacunae, if any, IIL cannot be saddled and make to suffer. The Scale of Rates has already been framed by the TAMP and further extension beyond the limits of the MBPT is not permissible.</p> <p>(vii). It is, therefore, submitted that the proposal made by MBPT for the review of cargo related charges may be rejected.</p>
--	--	---

12.2. A copy of the rejoinder filed by IIL was forwarded to MBPT vide our letter dated 12 November 2010.

13. A joint hearing on the case in reference was held in the Office of this Authority on 18 January 2011 and Chairman and Member were present. The counsel appearing for IIL requested for an adjournment in view of the non-availability of their Senior Counsel and due to late receipt of advice from their clients. The MBPT had no objection to accede to the request of IIL. The MBPT was advised to coordinate with IIL and communicate a mutually convenient date for the next date of hearing.

14.1. The hearing on the case in reference was set up on 17 February 2011 at the Office of this Authority. The MBPT and IIL were represented by their respective Counsel / Senior Counsel and Senior officials.

14.2. Based on the written and oral submissions made by both the parties, several issues emerged which were flagged and the clarifications of both the parties were sought.

14.3. The Counsels appearing for both the parties noted down the various issues raised for their clarifications and requested for an opportunity to file their written clarifications. The request was allowed by this Authority. The MBPT was advised to furnish its written clarifications within three weeks with a copy to IIL. The IIL was required to furnish its response within a week's time.

14.4. In view of the time required by both the parties, the proceedings could not be concluded. The parties agreed and recorded their consent to extend the date of disposal of this case till 30 June 2011.

15.1. As agreed at the joint hearing held on 17 February 2011 and after grant of extension of time to MBPT at its request, the port filed its clarifications vide its letter dated 25 March 2011. A copy of MBPT letter dated 25 March 2011 was forwarded to IIL advising the IIL to furnish its views and comments within a week's time vide our letter dated 28 March 2011. After grant of extension of time to IIL at its request, the IIL filed its response on the clarifications furnished by MBPT vide its letter dated 15 April 2011. A comparative position of the various issues raised in the joint hearing held on 17 February 2011 for the clarifications of MBPT and IIL and the clarifications furnished by both the parties are tabulated below:

Sl. No.	Issues raised for clarifications	Response of MBPT on the issues raised for clarifications	Response of IIL on the issues raised for clarifications
1)	Whether TAMP is to fix a general tariff for lighterage operation or a specific tariff only for the operation of IIL?	<p>The MBPT on 20.03.1197 had submitted a proposal for fixation of a general tariff for lighterage operations (i.e. discharge of cargo from mother vessel into barges) carried on at BFL area which forms part of port approach and corresponding transit of cargo through port water limits of port of Mumbai.</p> <p>This proposal was submitted by MBPT with an object of bringing transparency and uniformity in the matter of levy of charges/tariff in respect of lighterage operations carried on at BFL and corresponding transit of cargo through port water limits of port of Mumbai.</p> <p>This proposal was submitted also bearing in mind the fact that transit operations carried on at BFL area and transit of cargo through port water limits by the concerned vessels undoubtedly resulted in deprivation of revenue, which otherwise the port/ National Exchequer would have earned in the form of port related charges.</p> <p>On account of such lighterage operations at BFL area and corresponding transit of cargo through port water limits to some other port as a package operation, huge amount of capital expenditure, running into several crores of rupees, which the port has incurred on construction of berths and related facilities which are made available at the port remain</p>	<p>The MBPT or TAMP cannot fix a tariff for IIL different than what is applicable to other parties doing the same kind of operation. Therefore, the tariff that is sought to be fixed by MBPT has to be understood as general tariff applicable to all parties doing lighterage operations within the area where the port is entitled to levy tariff, i.e. within the port limits and approaches.</p> <p>In regard to all vessels bringing in cargo for IIL, wherever the cargo is discharged from the mother vessel, the daughter vessel carried through the port limits of Mumbai, for which the vessel related charges are duly paid by the IIL and there is no dispute between MBPT and IIL in that behalf.</p> <p>As per Chapter II, clause 2.2 of the MBPT Scale of Rates, which is effective from 1.9.2006 and is fixed by TAMP and already published in the Gazette, IIL is being charged regularly beyond 2006 and, therefore, TAMP is not required to fix any charges in that behalf. As a matter of fact, as stated above, TAMP cannot fix a differential rate for IIL.</p> <p>It is an admitted position that the transit operations were carried on at the BFL area and then the cargo transited through the port water limits. Obviously, there is no dispute in regard to the transiting part; and, it is an admitted position that the lighterage operation is carried</p>

		<p>underutilized. Hence, the element of opportunity loss needs to be reckoned. Such underutilization of facilities, in turn, result in increased operation cost on the part of MBPT and also non-realisation of adequate returns on capital employed by MBPT for providing the said necessary facilities at the port. Once general tariff is fixed in respect of lighterage operations carried on at BFL area and transit of cargo through port water limits of port of Mumbai by TAMP, the applicable tariff would be same/uniform for every one (including IIL) who would undertake such lighterage operations at BFL area and transit of cargo to any other ports through Mumbai port waters.</p>	<p>on at the BFL, which was, in any event, outside the port limits and port approaches before 2006, when the port limits were extended.</p> <p>Rest of the further submissions made by the MBPT and answered to the above query has no relevance because TAMP has already fixed cargo related charges for transhipment and lighterage by the 2006 notification.</p>
2)	(i). If tariff is to be approved by TAMP in terms of MPT Act, 1963, what is the significance of the MBPT repeatedly stressing about the concluded contract between MBPT and IIL?	<p>The material on record and the pleadings already submitted by MBPT clearly go to prove that:</p> <p>(a). There was a concluded contract between MBPT and IIL since 25.04.1993.</p> <p>(b). Pursuant to the said contract, IIL started deriving the benefit of permission granted by MBPT for the package deal for lighterage operations at BFL area and corresponding transit of cargo through port water limits of Port of Mumbai (hereinafter collecting referred as the said lighterage operation at BFL area) resulting in saving of enormous amount by IIL, which otherwise IIL had to incur in the absence of the package deal.</p> <p>(c). Further, for the purpose of bringing transparency and uniformity in the matter of levy of tariff / charges in respect of lighterage operations carried at, in the year 1997, after formation of TAMP, the MBPT has submitted necessary proposal for fixation of cargo related charges at ₹15 per tonne in respect of such lighterage operations, as all inclusive cargo related charges. The said proposal is under consideration by TAMP.</p> <p>Till the fixation of such general tariff, the MBPT and IIL would</p>	<p>The short point is that there has been writ petitions filed by both the sides, and the last order is the order of the Division Bench of the Bombay High Court of Bombay, dated 10 August 2009. Under this Order, TAMP has been directed to decide on the proposals filed by MBPT and the objections raised by IIL in that behalf.</p> <p>The disputed period is the period prior to 20.11.2006. On 20.11.2006, the port limits were extended to cover the area where the lighterage operations by IIL have been taking place. And beyond 2006, there is tariff available, according to which IIL has been paying and, therefore, there is no dispute in regard to the place of operation and payment to be made to IIL.</p> <p>All disputes are for the period prior to 2006.</p> <p>It is denied that pursuant to any alleged contract IIL derived benefit of permissions granted by MBPT for the "package deal" for lighterage operations at BFL area and corresponding transit of cargo through port water limits of port of Mumbai as alleged. It is submitted that the BFL area is out of the territorial</p>

		<p>be bound by the contractual terms. It also needs to be stressed that but for the said contract between MBPT and IIL, MBPT is not bound and obliged to permit IIL to carry on lighterage operations at the said BFL area.</p> <p>It also needs to be clarified that the lighterage / discharge operations at BFL area constitute one composite operation / package deal. Under the aforesaid contract IIL has obtained permission of MBPT to carry out the said composite operation.</p> <p>It also needs to be mentioned that IIL has neither deferred its said lighterage operations at BFL area and / or waited for fixation of general tariff by TAMP or any Authority in respect of lighterage operations at BFL area. On the contrary, the said IIL has indisputably commenced the said lighterage operations at the said BFL, only under the shelter of permission granted by MBPT under the aforesaid contract. However, when MBPT demanded its legitimate dues, IIL has chosen wrongly to contend to the effect that in the absence of a particular tariff, MBPT cannot claim the charges in respect of said lighterage operations from IIL. At the same time, it is also contended by IIL that MBPT cannot disturb the said lighterage operations carried on at BFL area by IIL. The material on record would clearly go to show that IIL has raised disputes on the aforesaid lines before the Hon'ble High Court of Mumbai, inter alia, by filing Writ Petitions. The record also go to show that the Hon'ble High Court, while referring the dispute to be decided by TAMP by way of an interim arrangement has already fixed the rate of ₹6 per tonne.</p> <p>While answering the above issue, TAMP's attention is once again invited to the fact that immediately after entering into</p>	<p>limits of MBPT. In the absence of any interim order, IIL continue to pay sums as demanded by the MBPT under protest. From 1998, IIL has been paying without prejudice, ₹6 per tonne of cargo against a demand of ₹15 per tonne. MBPT has given an undertaking that, if it does not succeed in fixation of tariff, it will refund to IIL the sum of ₹6 per tonne; and, if the rate is fixed in its favour and as claimed by it, the difference would be paid by IIL to MBPT. Ultimately, by the last Order, the Hon'ble High Court has directed TAMP to fix this rate, which should be effective from 1998 till 2006.</p> <p>In view of the above, it is submitted that TAMP has to consider:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) since TAMP has fixed a tariff in 2006, then that tariff cannot be less than earlier period and the tariff so fixed should be less than the tariff which was fixed in 2006. (b) TAMP's tariff Order may be restricted to Port's limit and port approaches. <p>It is an admitted position that until 2006 lighterage operations were being carried out by IIL beyond the BFL, an area beyond the limits of the MBPT and the area does not come within the limits of the port approaches either.</p> <p>This aspect has been directed to be decided by TAMP by the High Court. In any event, this is true or else there was no need to extend the port limits.</p> <p>The MBPT has submitted proposals for fixation of cargo related charges at ₹15 per tonne in respect of such lighterage operations carried on at BFL area which is opposed by IIL. As pointed out hereinabove, the BFL area (prior to 2006) did not come within the limits of port and there is no question of fixing any charges for the same. As regards the proposal to fix tariff</p>
--	--	--	---

	<p>the contract as already pleaded by MBPT for some period i.e., from 08.03.1994 to 08.02.2000, in fact, the IIL had paid cargo related charges for the said transshipment operations at ₹ 15 per tonne to MBPT.</p> <p>Therefore, it would be clear that TAMP is expected to adjudicate on two separate and distinct issues;</p> <p>(i). The liability of IIL to pay MBPT, all inclusive cargo related charges at ₹15 per tonne in respect of the said lighterage operations carried on by IIL at BFL area.</p> <p>(ii). Whether the proposal filed by the MBPT in the year 1997 for fixation of a general tariff in respect of the said lighterage operations carried on at BFL area deserve favourable consideration or not?</p> <p>In the aforesaid premises, MBPT is justified in its request to TAMP that both the aforesaid issues may kindly be adjudicated by TAMP.</p>	<p>for the period after 2006, it does not survive since TAMP has already fixed charges by notification dated 20.11.2006 which is already gazetted. Therefore, it is unnecessary for TAMP to fix any tariff for the period up to 2006, since the transshipment was outside the limits and port approaches, where the jurisdiction of TAMP does not extend.</p>
	<p>(ii). Can tariff be set by contract between a port and user. MBPT itself says its jurisdiction to levy rates is subject to approval and notification of such rates by TAMP?</p>	<p>It has never been the contention of MBPT that a tariff (as contemplated under MPT Act, 1963 or Scale of Rates) can be set by a contract between a port and user. Undoubtedly, tariff fixation is always subject to the approval and notification of such rates by TAMP. However, as already made clear by MBPT, in the present case, the provisions of tariff fixation i.e., Section 42 read with 48 and 49 of MPT Act, 1963 do not impinge in any manner the powers of MBPT to enter into contracts as contemplated under Section 33 of MPT Act, 1963 read with Section 46 of the said Act. Provisions of the said section 42 read with Sections 48 and 49 and provisions of Section 33 read with Section 46 of the said MPT Act 1963 operate in totally different fields and do not overlap each other.</p>
3)	MBPT has adopted vacillating stand:	

	<p>(i). It has submitted a proposal before TAMP for fixing tariff under Section 48. This shows the rates levied will be legal only when it is approved under Section 48 by TAMP. But the port has taken different stands at different point of time during the arguments.</p> <p>(ii). MBPT says that it has authority to enter into the contract by virtue of Sections 33 and 46 which are neither affected nor controlled by Sections 48, 49, 42 and 47 (A). If so, why the proposal?</p> <p>(iii). MBPT says that IIL has erected a pier and therefore under Section 46, MBPT is within its rights to impose any condition including payment of charges. If so, why TAMP approval under Section 48 is being sought?</p> <p>(iv). MBPT says that Sections 46 and 33 operate independently and not controlled by Sections 48 and 49. In the same breath, it says that TAMP is empowered to frame the Scale of Rates in respect of all services performed by the Board.</p> <p>(v). What is the final stand of MBPT? If they want to maintain that the charges levied from IIL is as per the contract under Section 33, then they should withdraw the proposal. If the contract is disputed by the other party, TAMP is not a forum to determine the rights and obligations of the parties to the contract.</p>	<p>The MBPT has never adopted any vacillating stand. The stand of MBPT has been consistent as aforesaid. It is the specific case of MBPT that the said lighterage operations carried on at BFL area by IIL, are based on the contract entered way back in the year 1994 by and between MBPT and IIL. The dispute between MBPT and IIL is with regard to liability of IIL to pay and right of MBPT to recover cargo recover charges at ₹15 per tonne in respect of the said lighterage operations carried on continuously by IIL at BFL area.</p> <p>The said dispute even in terms of Orders passed by the Hon'ble High Court in the Writ Petitions (filed by none else but IIL) indisputably needs to be adjudicated and resolved by TAMP. However, such resolution of dispute should not be mixed up or confused with the proposal submitted by MBPT in the year 1997 for fixation of general tariff in respect of such operations which may be and / or might have been carried out by any body including IIL or similarly placed parties at the said BFL area with effect from the date of such proposal. However, that does not and would not mean that submission of such a proposal, till the fixation of tariff by TAMP would in any way curtail or adversely affect the rights and / or entitlement of MBPT to claim recovery of cargo related charges at the rate of ₹15 per tonne in respect of the said lighterage operations and as agreed under the contract between IIL and MBPT.</p> <p>The said contract has been entered into between the said parties way back in the year 1994. In the aforesaid premises, it may be seen that the said proposal (submitted in the year 1997) and the entitlement of MBPT to recover the said cargo related charges under the contractual agreement dating</p>	<p>It has submitted a proposal before TAMP for fixing tariff under Section 48. This shows the rates levied will be legal only when it is approved under Section 48 by TAMP, but the port has taken different stands at different point of time during the arguments. MBPT has adopted vacillating stand as mentioned in the query. It is pertinent to note that the submissions made by MBPT and answered to query no 2(i) above contains that tariff fixed by contract in the year 1994 by and between MBPT and IIL while answer to the query no. 2 (ii) admits by MBPT tariff could not be fixed by contract between the port and user.</p> <p>It is an admitted fact that the dispute is in respect of lighterage operation carried on at BFL area by IIL prior to 2006 as pointed herein above, prior to 2006, BFL area did not come within the port limits or port approaches and MBPT was therefore, not entitled to any charges for the said lighterage operation at BFL area, nor is TAMP empowered to fix tariff outside the limits of port and port approaches.</p>
--	---	--	---

back to the year 1994 are totally separate issues independent of each other.

Further, in the light of the Orders passed by the Hon'ble High Court in the concerned writ petitions also, TAMP is entitled / empowered to fix necessary rates from the date of submission of proposal, which as aforesaid has been submitted in the year 1997 by MBPT. Therefore, viewed from any angle, merely because MBPT, has in accordance with its legal rights in the matter of contractual dispute between MBPT and IIL, prayed for recovery of its legitimate dues under the contract between MBPT and IIL, MBPT is not required to withdraw the proposal submitted by it. The said proposal, has been submitted with a view to bring transparency and uniformity in the matter of levy of tariff in respect of such discharge operations carried on at BFL area.

Further, IIL raised dispute before Hon'ble High Court in the concerned Writ Petitions filed by it wrongly denying its contractual obligations to pay to MBPT the agreed cargo charges at the rate of ₹15 per tonne with effect from the year 1994 (from the date when the said lighterage operations are being carried on IIL at BFL area). The said dispute as aforesaid, has been specifically referred by the Hon'ble High Court of Bombay to TAMP for necessary adjudication. Therefore, TAMP is undoubtedly the Forum (chosen by parties and as directed by the Hon'ble High Court) to determine the right and obligations of MBPT and IIL under the aforesaid contract which came into existence way back in the year 1994. Needless to state that, it is only on account of pendency of the dispute and in the hope and expectation that the same would be adjudicated by TAMP, till the

		adjudication of the said dispute, MBPT has been permitting IIL to carry out lighterage operations at the BFL area and to let the cargo laden vessels of IIL to pass through the MBPT port water limits which otherwise, the MBPT is not bound to. The aforesaid query is answered accordingly.	
4)	Whether the issue of the disputed area falling outside the port limits is resolved by the post 2006 notification of the Government? This is not clear as MBPT says only "substantial portion of the said BFL area falls within the limits of Mumbai port".	It is true that post 2006 notification of the Government has not completely resolved the issue of dispute area falling outside the port limit. Undoubtedly as rightly contended by MBPT, BFL area is port approach. Therefore, so far as the lighterage operations carried on in the said BFL area, which as aforesaid, is at port approach area, apart from adjudicating the dispute between the IIL and MBPT in respect of entitlement of MBPT to recover cargo related charges from IIL at ₹15 per tonne in respect of the said lighterage operations, it is also necessary to fix a general tariff for the purpose as aforesaid to bring transparency and uniformity in the matter of levy of tariff for such operations. The aforesaid query is answered accordingly.	The submissions made by the MBPT that 2006 notification has not completely resolved the issue of dispute area falling outside the port limits is denied.
5)	Whether the proposal seeks retrospective fixing of tariff and if so from which date?	The MBPT does not seek retrospective fixation of tariff by TAMP. However, MBPT undoubtedly seeks and expects TAMP to fix necessary tariff with effect from the date of proposal. Such fixation of tariff from the date of the said proposal by TAMP is legally permissible and legitimate and cannot be construed as a proposal by MBPT for fixing the tariff with retrospective effect. Moreover, in the light of the directions issued by the Hon'ble High Court, TAMP is expected to give its decision on the said proposal.	There cannot be any dispute in this behalf, as both the parties have agreed and the High Court has directed that what is requested by port and what is contested by IIL would be determined by TAMP and would apply with retrospective effect from 1998, the time when the interim Order started to operate, and would apply till 2006, when the new tariff came into force.

(i). MBPT maintains that TAMP has the power to look into the rates leviable in the IIL case as the Hon'ble High Court has already remitted the matter to TAMP, but TAMP does not have any

With specific reference to query no. (i), ibid, it needs to be clarified that the submissions of MBPT in relation to the contractual agreements entered into by MBPT with IIL which as submitted earlier, date back to the year 1994 and much prior to

	<p>power to fix the rates retrospectively or reopen the contractual agreement entered by MBPT with the third parties.</p>	<p>TAMP coming into existence. Undoubtedly, between the period 1994 i.e., the date of contract till 1997 i.e., the period prior to formation of TAMP, TAMP cannot fix any general tariff retrospectively or even reopen or disturb the contractual agreements between MBPT and IIL which came into force during the said period. However, at the same time, it must be stated that once TAMP finds that a contractual arrangement did exist between MBPT and IIL since the year 1994 and TAMP will have to adjudicate the said dispute raised by IIL with regard to its liability to pay lighterage charges in the light of the said contractual arrangement and not otherwise. In any event, in view of the direction given by the Hon'ble High Court also, the dispute between IIL and MBPT will have to be resolved by TAMP, interalia, taking into consideration the aforesaid contractual arrangement between IIL and MBPT. It was in this context a submission has been made by MBPT that the said contractual agreement which has been already in existence way back since the 1994 cannot be reopened by TAMP as the said contractual agreement is governed by provisions of Section 33 read with Section 46 of the MPT Act, 1963. The said sections 33 and 46, operate in a field totally independent of the field governed by section 42 read with Sections 48 and 49 of MPT Act, 1963 which, <i>inter alia</i>, contain provisions for fixation of general tariff by TAMP.</p> <p>(ii). If contract is sacrosanct, will it mean a port can avoid tariff fixing by not filing a proposal and take a stand that the contract would prevail till tariff is fixed?</p>	<p>With specific reference to query (ii) <i>ibid</i>, the stand of MBPT has already been made clear. The MBPT never intended to avoid tariff fixation. The MBPT has always been ready and willing to subserve the contractual arrangement to the general tariff in the event of necessary tariff acceptable to MBPT being fixed by TAMP from such date as this Authority may deem fit and</p>
--	---	---	---

		<p>proper. However, at the same time, it needs to be mentioned that till the fixation of such tariff the contractual agreement between MBPT and IIL has to be respected.</p> <p>With reference to query (iii) ibid, the stand of MBPT has already been made clear.</p>	
6)	<p>(iii). In any case, MBPT itself has filed a proposal in 1997 and, therefore, TAMP can set tariff from that day. MBPT itself admits that the proposal of MBPT for fixation of tariff at ₹15/- per tonne for the said lighterage operation at BFL is pending before TAMP since 1997.</p> <p>MBPT says that a direct or specific benefit of service is not necessary, general benefit is enough to justify the levy of "fee". Tariff guidelines of 2005 which are the policy direction of the Government under Section 111 prescribe a cost plus method of tariff determination. There is a no provision to consider the proposal of MBPT to fix the tariff based on opportunity cost or value based tariff.</p> <p>All the services listed by MBPT are vessel related services. The issue of recovery of vessel related charges is not in dispute. The proposal is to fix a cargo related charge. What are the specific services provided to the cargo? What are the costs involved?</p>	<p>The Law of the land as laid down by the Hon'ble Supreme Court in the matter of tariff fixation is clear. The Hon'ble Supreme Court in the concerned judgments has made it clear to the effect that there need not be any mathematical exactitude between the rate or tariff that is being levied by the Authority and the corresponding costs which the Authority may be required to spend in respect of concerned services for which such a rate / tariff is sought to be fixed. Therefore, even the tariff guidelines of 2005 are required to subserve to the law of the land.</p> <p>From a bare perusal of the said tariff guidelines of 2005 (including Clause 2.2. thereof) also, it can be seen that the said tariff guidelines are guidelines which are directive and not mandatory in nature. Therefore,, the said guidelines do not seek to do away fair play at the joints in the matter of tariff fixation by TAMP. Moreover, from the reading of the said clause 2.2 of the said guidelines, it would be clear that as per the said guidelines, TAMP is expected to be guided by 8 parameters as set out thereunder. One of the parameters set out in the sub Clause (ii) of the said Clause 2.2. makes a mention of "ensuring just and fair return to ports". In the present case, as stated above, the transhipment</p>	<p>MBPT was not providing any cargo related services to IIL for lighterage operations at BFL area. It is denied that direct or specific benefit of service is not necessary, general benefit is enough to justify the levy of fee as alleged. It is denied that tariff guidelines of 2005 provides for levy of alleged fees. As pointed out hereinabove, the lighterage operations were carried out at the BFL, which was outside the port limits and port approaches and MBPT are not entitled to levy any charges for the same.</p>

operations BFL deprives the port of its opportunity to get fair returns against huge outlay of capital expenditure in respect of various facilities, including vast berthing facilities created by the port. Therefore, it would be clear that the lighterage operations, in fact, ultimately result in deprivation of revenue to the national exchequer in the form of port charges which otherwise would have been earned by the port for the benefit of national exchequer.

Further, from a close scrutiny of sub-clause (iv) of the said Clause 2.2. reading as "the established costing methodologies (including cost plus approach) and pricing principles" also make it clear that while prescribing tariff, TAMP is expected to be guided not only by the established costing methodologies (which include cost plus approach) but also pricing principles. Therefore, it would be clear that even as per the said guidelines, cost plus approach is not the only determining factor in the matter of fixation of tariff. The act of tariff fixation by TAMP is expected to be guided by various factors as set out therein including choice of fair return to ports and also pricing principles. Indisputably, as per the established pricing principles, loss of opportunity is undoubtedly one of the criteria for determination of fixation of price / tariff. Therefore, the approach that there is no provision to consider the proposal of MBPT to fix the tariff based on opportunity loss or value based tariff is not correct.

The said guidelines neither restrict the powers of TAMP in the matter of fixation of tariff nor tie down TAMP to only cost plus method.

Even in the past, TAMP has fixed tariff on the basis of opportunity loss. In this regard, attention of the TAMP is drawn

	<p>to Order dated 15.05.2007 passed by TAMP on the Scale of Rates of Kandla Port Trust. Note (3) to Section I on Schedule of Wharfage under Chapter III of SOR of KPT reads as follows:</p> <p>"50% of the wharfage charges shall be levied as transhipment charges in the cases where the cargo discharged from the mother vessel to daughter vessel within the port limits is destined to other ports. In case of transhipment of crude at wadinar transhipment charges of ₹5 per MT shall be levied"</p> <p>From the above it may be seen that while fixing the above tariff, the opportunity loss is the prime/main consideration which was weighed by the TAMP. Therefore, on the same rationale, in the present case also, TAMP is very much entitled and empowered to fix the tariff as per the proposal submitted by MBPT taking into account the factor of opportunity loss to MBPT as aforesaid.</p> <p>As per the established law of the land, the procedural requirements are expected to act as a lubricant in the administration of justice and not as fetter in the path of justice and particularly in a case where interests of national exchequer are involved, which, ultimately affect the public at large.</p> <p>The MBPT under the contractual agreement has permitted IIL to carry out the said lighterage operations at BFL area by discharging cargo and to transit its vessels laden with cargo through MBPT port water limits. Essentially, it would mean that MBPT by granting the said permission under the contractual agreement has permitted IIL, passage of its cargo through MBPT port waters. Further, during such passage of cargo,</p>	
--	--	--

	<p>MBPT renders necessary navigational assistance and surveillance service to the vessels laden with such cargo. Moreover, because of permission given by MBPT for discharge / transhipment of cargo at the BFL area, ultimately pass through port water limits of MBPT, the national exchequer lost its valuable revenue in the form of port charges. Bearing in mind such revenue loss to the national exchequer in the case of KPT, already TAMP has fixed under Chapter - III the cargo related charges at 50% of wharfage charges for transhipment of cargo from mother vessel to daughter vessel. The said fixation of tariff is not based on cost plus approach. Therefore, in case of MBPT, a different treatment cannot be meted out.</p> <p>MBPT has been providing navigation assistance, traffic assistance and surveillance service to such cargo laden vessels at the cost of several crores of rupees spent on required infrastructure. Therefore, if one takes into account the huge expenditure running into crores which has been spent by MBPT for providing the said necessary infrastructure and fix cost, the proposed tariff at ₹15 per tonne is fully and completely justifiable. The rate of ₹15 per tonne is of 1994. Hence, also is highly reasonable.</p>	
7)	<p>MBPT argues that Section 48 does not require "provisions of services" but "authorizing any other person to perform the services" can also make it eligible for tariff.</p> <p>(i). If MBPT has made such authorization, has it followed the pre-requisite conditions set out in Section 42?</p> <p>(ii). The reference to fixing tariff made in Section 48 in respect of authorized</p>	<p>In view of the fact that in the case of IIL, the claim of MBPT, is solely and completely based on the contractual arrangements which came into existence in the year 1994 and the contractual entitlement to which MBPT is entitled as against IIL is based on the provisions of Section 33</p> <p>In reply to this query MBPT has relied on their earlier submissions. The submissions made by MBPT are denied by IIL. The question of applicability of Section 42 does not arise. Unless service is provided no charge can be levied.</p> <p>The answer given by MBPT is</p>

	<p>person is to fix tariff for the services to be provided by said authorized person and not for the act of "Authorizing".</p> <p>read with section 46 of the MPT Act, 1963, and the said provisions are fully and totally independent of sections 42 and 48 of the said Act, reference to Sections 42 and 48 in the case of MBPT's specific claim against IIL (which is based on the said contractual agreement under Sections 43 & 46 of MPT Act) is unwarranted and uncalled for and in any event irrelevant.</p> <p>So far as the proposal submitted by MBPT in the year 1997 for fixation of general tariff is concerned, the same is also in accordance with the provisions contained in Section 49 as well as 48 of the MPT Act, 1963. The said proposal, indisputably, has been submitted after constitution of TAMP. Under Section 49 of the MPT Act, 1963, necessary scale of rates can be fixed by the TAMP. The lighterage operations at the BFL area undoubtedly involve use of port waters which undoubtedly are properties in possession / control / occupation of MBPT. Therefore, it may be seen that apart from sections 42 and 48 of the said MPT Act, 1963, even under section 49 of the said Act, TAMP is empowered and expected to fix necessary SOR and statement of conditions in respect of the said lighterage operations which undoubtedly involve user of property belonging to MBPT, not only within the port limits but also at port approaches for the purposes mentioned in the said section. Moreover, so far as section 42 read with 48 is concerned, once a tariff is fixed as contemplated under Section 48 read with Section 42 of the said MPT Act, 1963, before authorizing any person to perform, the services contemplated under Section 42 of the said MPT Act, 1963, at the port / port approaches or in relation to the port approaches, MBPT would take necessary permission from the Central Government for the said purposes. Therefore, grant of</p>	treated with the contempt it deserves. The question of Section 42 does not arise at all. Unless service is provided, no charge can be levied.
--	--	---

		<p>permission by MBPT to any person to perform any services as contemplated under Section 42 of the said Act and fixation of tariff by TAMP under Section 48 or 49 are two separate issues. The said fact is proved, inter alia, from the fact that while fixing the aforementioned tariff and Scale of Rates for KPT, TAMP never insisted upon the said KPT taking any prior consent of Central Government for authorizing any specific persons to carry out the operations of cargo discharge from the mother vessel to daughter vessel. Therefore, in the present case also, the fixation of tariff by TAMP as per the proposal by the MPT would be completely inconsonance with the provisions of not only Section 49 but also Sections 42 and 48 of the MPT Act, 1963.</p> <p>(iii). When some of the listed services are authorized to be performed by other person, the consideration for such authorization is royalty and not tariff. If MBPT seeks royalty then TAMP cannot fix the quantum of such royalty.</p>	
8)	<p>IIL concedes that the MBPT Scale of Rates set by TAMP is obviously for port and port approaches. So, IIL has no objection to pay as per the MBPT's SOR. Does this mean the controversy is only on the territorial jurisdiction of MBPT on the disputed site.</p> <p>If this being so, the dispute is of civil nature and it is not for the Tariff Authority to resolve such</p>	<p>From the plain reading of provisions of Section 48 read with Section 42 and also Section 49, it would be clear that in respect of the services performed within the port limits or at port approaches and / or use of port property, as specified under the said section 48 and 49 of the said MPT Act, 1963, TAMP is expected and enjoined to fix necessary SOR and related terms and conditions. Such fixation of SOR is nothing but tariff fixation and does not amount to royalty. Therefore, the question of MBPT seeking fixation of royalty by TAMP does not arise.</p>	<p>In the present case, in the light of the orders passed by the Hon'ble High Court, the dispute between MBPT and IIL with regard to entitlement of MBPT to recover charges for the lighterage operations carried out by IIL at the BFL area under the permission granted by MBPT pursuant to the contract that had been entered into in the year 1994 is required to be resolved by TAMP. The said resolution of dispute to be in the light of the contract that has been entered into by and between IIL and</p> <p>It is not correct that the dispute is territorial. It is submitted that TAMP has to decide whether the tariff fixed by it will be applicable</p>

	issues.	<p>MBPT as aforesaid way back in the year 1994. Therefore, the said dispute has to be resolved as a whole.</p> <p>Further, in view of the fact that said lighterage operations are undoubtedly carried out at BFL area and in view of the fact that as part of the said lighterage operations, as aforesaid, said vessels carrying cargo of IIL pass through the port waters of MBPT, IIL is not entitled to raise any objections on the ground of territorial jurisdiction of TAMP.</p> <p>In the circumstances, the aforesaid dispute is expected to be resolved by TAMP especially in the light of the directions given by the Hon'ble High Court and also in view of the fact that the interests of national exchequer are also involved in the present case. Therefore, the said dispute is undoubtedly required to be resolved by TAMP.</p>	<p>to an area beyond the port limits and port approaches and, for that purpose, TAMP has to clarify as to what are the port limits, that includes port approaches to MBPT.</p>
9)	Is it necessary for TAMP to identify a specific location of operation and to specify the rate therefor. If otherwise permissible, TAMP will prescribe a rate for the subject operation at the port approach. It is not for TAMP to give a ruling whether a particular location falls within port approach or not. If any doubt is raised on the claim of the port about its territorial jurisdiction, the dispute title needs to be resolved by the concerned court and not by the tariff regulator.	MBPT repeats and reiterates its submissions in response to the preceding query.	
10)	MBPT says that TAMP has not yet fixed any tariff for port approaches. In its own admission, Section 48 covers not only port but also port approaches. It is noteworthy that the Scale of Rates of all the port trusts are notified by TAMP under the provisions of Section 48. That being so, the Scale	<p>The tariff fixation by TAMP with effect from 26.10.2006 is in respect to lighterage operations and anchorage operations within the extended port limits as specified by TAMP. While it is true that under Section 48 as well as under Section 49 TAMP is entitled to fix from time to time by notification in official gazette necessary SOR for the purposes as provided thereunder and in</p>	<p>It is denied that BFL area constitute a "port approach" to MBPT as alleged.</p> <p>Needless to repeat that, by virtue of the definition contained Section 2(r) of the MPT Act, 1963, port approaches "in relation to a port means the navigable rivers and channels leading to the port in which the Indian Ports Act is in force".</p>

3217 4/11-21

	<p>of Rates of MBPT covers all the operations within the port limits and the port approaches. Then what is the need of approving once again a specific rate for port approach?</p>	<p>respect of services specified under Section 48 of the said Act at the port or port approaches or in relation to the port or port approaches, while specifying such SOR, TAMP is expected to clarify the area extra applicability of the 'R' to whether the same is applicable for the concerned services or the use of the concerned property of the port at the concerned port area or at the concerned port approaches or whether the same is in relation to port area or port approaches.</p> <p>So far as the SOR fixed by TAMP with effect from 26.10.2006 in respect of lighterage and anchorage charges is concerned the same as per the order of TAMP is applicable in respect of lighterage and anchorage operations carried out only within the extended port limits of MBPT and the same is not made applicable to port approaches or the areas in relation to the port also. Further, as stated earlier, the said fixation of SOR is for the period subsequent to 26.10.2006.</p> <p>In the circumstances, so far as the lighterage operations carried out at BFL, which is a port approach area, there is a necessity of fixation of tariff as aforesaid for the purposes of transparency and to bring uniformity in the matter of levy of charges for such lighterage operations carried on BFL area which is a port approach.</p> <p>It is ordered and directed to honour its contractual commitments of payments of agreed charges at the rate of ₹15 per tonne along with interest. Further, it is also prayed that the proposal submitted by MBPT dated 20.03.1997 also be approved by TAMP.</p>	<p>MBPT has not been able to show, by any drawing or other accepted material any river or channel in the area known as Bombay Floating Lights (BFL).</p> <p>Traditionally many of the ports in India are in estuaries of rivers and that is why the expression "navigable rivers" is used. As far as a channel is concerned, depending upon the depth at the berth of the port, a continuous channel is to be maintained, by dredging or otherwise, from the main sea till the berth in order for the vessels to come into port. The BFL area is indeed in high seas and is not at the mouth of any channel and, therefore, the expression used by MBPT that "the BFL comes within the limits of the port approaches even though it may not be within the limits of the port" is totally fallacious and incorrect.</p> <p>We concur with the postulated point in regard to the tariff guidelines.</p>
--	--	---	---

- 15.2. In addition to the above, the IIL has made following general submission:
- (i). In general it might be seen that IIL started the operation of lighterage some time in the year in 1994. Lighterage operations were always carried out at the BFL, which, at the relevant time, i.e., prior to 2006 was beyond the port limits. There is no river or channel leading up to the port from BFL and therefore that area cannot be considered even as port approach. In the circumstances, MBPT were not entitled to insist on any payment, let alone ₹15 per tonne, as they did for discharging at BFL prior to 2006, which they did as a condition to allow vessel to pass through the port waters.
 - (ii). In any event, MBPT could not have levied any tariff without publishing the same and obtaining sanction from the Government of India, prior to the formation of TAMP, which permission MBPT had not taken nor had they gazetted the tariff of ₹15 per tonne.
 - (iii). No service was being provided by MBPT to the cargo. Therefore, MBPT were not entitled to recover any cargo related charges.
 - (iv). As per the order dated 12.11.1998 in W.P No. 2187 of 1998 filed by IIL, the IIL deposited a sum of ₹50,00,000 without prejudice to their rights and contentions. In 1998, IIL filed W.P. No. 2414 of 1999, challenging the imposition on the grounds stated above. On 09.02.2000 an interim Order was passed by the High Court, Bombay directing IIL to pay the necessary levy at the rate of ₹6 per tonne instead of ₹15. Subsequently, by the final Order, the Court has directed TAMP to fix the tariff. If the tariff fixed by TAMP is more than what IIL had paid, IIL have undertaken to pay the difference; and, if the tariff fixed is less, MBPT has undertaken to refund the excess amount to IIL.
 - (v). In the circumstances, as per the High Court direction whether MBPT were entitled to charge any cargo related charges for an operation at BFL, outside the limits of the port and port approaches, when no service is rendered in regard to cargo, and if so what should be such charges?

The interim Order operated until the year 2006, whereafter IIL have been paying the tariff as fixed by TAMP, and there is no dispute in regard to that.

- (vi). In the circumstances, TAMP has to decide whether the operation carried out at BFL which is admittedly outside the port limits and certainly not in port approaches will attract tariff? And whether TAMP can fix a tariff for that area and if so fix the tariff.
- (vii). In the circumstances, it is prayed that the proposal made by MBPT be rejected.

16. The Advocates of IIL vide their letter dated 15 April 2011 while furnishing the IIL version on the points raised by the Authority and the reply of the MBPT thereupon, once again requested for a personal hearing. The IIL was given adequate opportunity of hearing by the Authority in the joint hearings held on 29.12.2009, 15.6.2010, 10.8.2010 & 11.8.2010, 18.1.2011 and 17.2.2011. However, the IIL was requested to submit their additional submissions, if any, in writing on or before 3 June 2011 vide our letter dated 27 May 2011. It was also conveyed to IIL that, if no communication is received from the IIL before 3 June 2011, it will be presumed that IIL has nothing to submit further and the case will be processed accordingly. There was no response from the IIL till finalization of this case.

17. With reference to the totality of information collected during the processing of the case and arguments advanced by the parties, the following position emerges:

- (i). This case has been initiated based on the common Order dated 10 August 2009 passed by the Hon'ble High Court of Bombay in W.P. Nos. 2364 of 2004, 2414 of 1999 and 2539 of 1999. For the reasons stated therein, the Hon'ble High Court has set aside the tariff order No. TAMP/2/1997-MBPT dated 17 March 2003

passed by this Authority. Para 10 of the Order of the Hon'ble High Court contains the following directions to this Authority:

- (a). To consider the proposal submitted by the MBPT.
- (b). To consider the objections raised by the Ispat Industries Limited.
- (c). To consider the Order passed by the Hon'ble High Court.
- (d). To make fresh order on the proposal of the Port Trust.
- (e). To pass such a fresh order in accordance with law.
- (f). To permit both the sides to submit additional material that they wish to produce.

The Hon'ble High Court has set aside the tariff order dated 17 March 2003 on the grounds that the opportunity of personal hearing to the Petitioner (MBPT) was not given by this Authority but only by its Chairman. Referring to the earlier direction dated 8 January 2002 of the same court, the Hon'ble High Court held that this Authority as constituted under the Act viz. this Authority consisting the Chairman and two members was obliged to give personal hearing to the Petitioner before making the order. During the entire period of the proceedings initiated based on the directions dated 10 August 2009, the position of a Member remained vacant in this Authority and, therefore, this case was heard and decided by the existing quorum of Chairman and one Member. This position is known to both the parties and they do not have any objections. Further, as explained in the earlier part, at our instance, MBPT had brought to the notice of the Hon'ble High Court about the existing quorum of TAMP.

The directions of the Hon'ble High Court require TAMP to dispose of the matter within three months of the said order. Because of various procedural requirements and the time sought by both the parties to submit their arguments, the case could not be decided within the stipulated time limit. Both MBPT and IIL agreed that the case would be disposed before 30 June 2011. This time limit was subject to the understanding that both the parties would adhere to the schedule for submissions of their respective written submissions as agreed by them in the joint hearing held on 17 February 2011. But, both the parties have subsequently sought extension of time to furnish their clarifications and therefore, this case could not be concluded before 30 June 2011. It may be noted that the delay in disposing this matter is not due to any casualness on the part of this Authority but on account of time taken by the parties.

The directions dated 10 August 2009 issued by the Hon'ble High Court require both the parties to be given an opportunity to file additional matter if they desired. As recorded in the earlier part, such an opportunity was extended to both the parties.

- (ii). The main task before this Authority is to consider the proposal submitted by the MBPT for levy of lighterage dues for cargo operations at the port approaches. While doing so, the objections raised by ISPAT Industries are to be considered. The Port had filed a proposal vide its letter No. Secy/G/DT-TA/2563 dated 24 February 1998 seeking approval of this Authority for inclusion of the following provisions in its Scale of Rates:

"Lighterage dues at the rate of ₹ 15/- per tonne shall be levied on the cargo, unloaded from or loaded into the vessels anchored within the port approaches but outside port limits and the cargo is transported through Mumbai Harbour. Provided, however, that lighterage dues shall not be levied on the cargo destined to or from the port of Mumbai."

When the opportunity of updating this proposal was given to MBPT, the Port vide its letter dated 9 November 2009 made various submissions in support of levying a cargo related charges at its port approaches and concluded that a tariff of ₹ 15/- per tonne as cargo related charges for the lighterage operations at BFL area outside port limits but in the port approaches be approved. It is noteworthy that

the initial proposal of the port was general in nature about levy of the proposed rate for the operation carried out at the port approaches. The updated proposal, however, specifically mentions about the operations at the BFL area. Subsequently, the port through its arguments in the hearing and written submission, has clarified that its proposal is for a general tariff for the lighterage operations and not confined only to the operations carried out by IIL. IIL has also maintained a stand that the tariff that is sought to be fixed should be a general tariff applicable to all parties doing lighterage operations within the area where the port is entitled to levy tariff. Accordingly, this analysis will proceed to fix cargo related charges for the lighterage operations taking place within the port approaches of MBPT as may be applicable under the MPT Act, 1963.

- (iii). During the proceedings, both the parties, particularly, the MBPT referred to certain findings and decisions contained in the earlier tariff orders dated 2 June 1999 and 17 March 2003 passed by this Authority on the same matter. It has to be recognised that both the said orders had been set aside by the Hon'ble High Court of Bombay and, therefore, any of the findings and decisions recorded in the said orders cannot have the binding effect on this Authority. Further, the order dated 10 August 2009 of Hon'ble High Court makes it amply clear that the proposal submitted by the Port should be considered with open mind and a fresh order thereon to be issued.
- (iv). Both the parties have relied upon the provisions of Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 which deal with the imposition and recovery of rates at ports. Section 48 of the MPT Act, 1963 unambiguously requires this Authority to frame a scale of rates at which and a statement of conditions under which any of the specified services listed therein shall be performed by a Board of Trustees of Major Port or an authorised person at or in relation to the port or port approaches. The list of services given under Section 48 includes transshipping of passengers or goods between vessels in the port or port approaches. Sub-section 1(b) of Section 48 also mentions about landing and shipping of passengers or goods from or to such vessels to or from any wharf, etc. or at any place within the limits of the port or port approaches. Keeping aside the question of what constitutes the port approaches, there is no doubt that this Authority is statutorily empowered to fix tariff for cargo operations taking place in the port approaches of a Major Port Trust. In this regard, it is to be understood that the regulatory jurisdiction of this Authority is co-terminus with the administrative and territorial jurisdiction of a Major Port Trust. That being so, the rate approved by this Authority will operate only within the area over which a port trust can legitimately exercise its jurisdiction and control.
- (v). Both MBPT and IIL unanimously endorsed that this Authority is competent to prescribe a scale of rates for the services provided at the port approaches also. The main difference between them is, however, on the questions whether BFL would be in the port approaches and the authority under which the MBPT claims certain areas to be part of its port approaches.

Section 2(r) of the MPT Act defines 'port approaches' as 'those parts of the navigable rivers and channels leading to the port, in which the Indian Ports Act is in force'. The MBPT admits that the notification issued by the Central Government in the year 1982 as well as the one issued subsequently in the year 2006 do not define port approaches, as they are confined only in stating the different co-ordinates of the port limits. The argument of MBPT is that any navigable rivers and channels leading to a port would automatically be the port approaches of that port and no specific notification to this effect would be necessary. It has also placed reliance upon certain other documents like admiralty chart, etc. which show some areas as the port approaches of Mumbai Port.

IIL counters the arguments of MBPT and insists that a notification under Indian Ports Act needs to be issued by the Competent Government declaring the extent of the port approaches. Convention and usage cannot be taken as a substitute for

the legal requirement of the notification from the Government. More specifically, IIL has pointed out that the area around BFL in any case will not fall within the port approaches as it is only an open sea and not within a channel or navigable river leading to the port.

Prima facie, it appears that the extent of port approaches cannot be an open ended one and needs to be defined and understood in an unambiguous manner. Nonetheless, the points made by both the parties in this regard warrant an interpretation of the provisions of the MPT Act read with the relevant provisions of the Indian Port Act, 1908. This Authority is only a body created to fix tariff and therefore, it is not competent to authoritatively interpret the provisions of the Act to set out the requirement under law which are to be complied with "in relation to the port approaches". But what is not in doubt is that this Authority is empowered to prescribe tariff for the operations at the port approaches and this point is not at all contested by the IIL also. Therefore, this Authority will confine this proceedings only to fix tariff for cargo operations at the port approaches of MBPT in exercise of its statutory powers conferred upon it by the MPT Act subject to a clear understanding that the tariff to be fixed will operate only within such areas which can lawfully be established as the port approaches of MBPT. In this regard, it is relevant to point out that while fixing various tariff items for the port trusts, whether for landside and seawards services / facilities, this Authority does not verify the issue of ownership and title of individual assets involved. Tariff is generally fixed for the services or facilities, subject to be the presumption that it should be levied by the port only when they are legally entitled to do so. To illustrate this, in fixing the lease rentals of lands belonging to ports, zone-wise / sector-wise lease rentals are set in a general manner and title of individual parcel of land is not verified by this Authority. In fact, the law also does not require this Authority to conduct such verification. In the same analogy, in this case also, this Authority is not the competent forum to decide the issues questioning the territorial jurisdiction of the MBPT. MBPT can levy the tariff fixed for operations at such areas where its jurisdiction lawfully extends. If any doubt over the territorial claim of the port trust is raised, then the dispute need to be settled in some other forum competent to determine such issues under law.

In view of the forgoing this Authority does not like to go into the issues relating whether the port approach should be defined by a notification of the Government or whether BFL area would fall within the port approaches.

- (vi). IIL has contended that the existing scale of rates already contains provisions for levy of lighterage fees and even if a separate rate is to be fixed the same should be only for the period prior to 2006.

The existing scale of rates of MBPT contains a provision to levy of lighterage fee on GRT basis from the vessels working cargo at the notified anchorages situated within the port limits. The proposal of the MBPT is to cover the cargo operations taking place outside the port limits but within the port approaches. Evidently, the existing Scale of Rate does not contain any rate for the operation taking place at the port approaches. Extending the existing rates for similar operation done within the port limit to the port approaches may cast an extra burden on the users since, as revealed by MBPT, the average revenue realised by the port at the prescribed rates in the scale of rates in respect of the lighterage operations carried out at the inner anchorages was about ₹ 19.69 per tonne, whereas the proposal of the port trust is to levy only around ₹ 15/- per tonne at the port approaches. This Authority, therefore, does not like to introduce a tariff at a level more than that proposed by MBPT. It appears that IIL has made the demand without perhaps analysing the financial implication that might arise from it. Furthermore, the rate to be fixed will apply not only to IIL but also to any port user undertaking lighterage operations in the Port approaches.

It is a fact that in a subsequent development, the port limits of MBPT were extended by the notification dated 26 October 2006 issued by the Central

Government. By virtue of it, many of the areas which fell outside the port limits earlier had come within the port limits. This development is not relevant to the issues before this Authority as even after such notification, there is a possibility of two distinct areas i.e. port limits and port approaches; and, the proposal in hand is to fix the charges for the operations which take place in the port approaches. Therefore, there does not appear to be any reasons to artificially draw a cut-off line of the year 2006 to fix the tariff, as demanded by IIL.

- (vii). The arguments for and against prescription of cargo related charges at the port approaches as made by both the parties are recorded in the earlier part of the note. In short, the argument of the MBPT is that even the cargo handled at port approaches transit through the port waters and therefore, it is entitled to levy a charge thereon. It has further contended that because of such transshipment, facilities created by it within its dock area go underutilised and the tariff to be levied will partially offset such opportunity cost forgone. On the other hand, IIL argues that no cargo related services are provided at the BFL and therefore, MBPT cannot levy any charge. In any case, the barges passing through MBPT waters after the transshipment pay necessary vessel related charges.

In this regard, MBPT has pointed out a provision available in Kandla Port Trust (KPT) to levy a fraction of wharfage charges as transshipment charges when the cargo transshipped between vessels anchored within the port limits is destined to other ports. A similar provision is available at many other Major Port Trusts also. A levy on cargo is realised by many of the Port Trusts when transshipment takes place within the port limits. As is the case with the other charges, there is, however, no uniformity at different Port Trusts on the quantum of the tariff levied on the transshipped cargo. But, in all the cases such transshipments reportedly take place within the port limits. The fact that such transshipments take place in the port approaches cannot be the only ground on which the precedent available elsewhere should be ignored. After all, the charges levied at other ports are also for the transshipment operation taking place within the area of jurisdiction of the port.

- (viii). This Authority generally follows a cost plus method for fixing tariff of major port trusts. In the instant case, the Port Trust could not provide any cost details to support the proposed rate of ₹ 15/- per M.T. The argument of the port trust to solely rely upon the opportunity cost cannot be considered favourably. On the face of it, the proposed rate of ₹ 15/- per M.T. is not justified from the cost point of view, but it has to be recognised that each and every individual item of tariff levied at the Major Ports are not fixed strictly with reference to the cost of rendering of the particular services or use of the specific facilities. The cost plus approach is maintained generally at the macro level of cargo handling and vessel related activities and for the port as a whole. In other words, it is generally ensured that tariff levels are maintained in such a way that the port as a whole meets the relevant aggregate cost of all its activities and earn the stated level of return on all its assets from the total revenue generated from levy of such tariff. Flow of cross-subsidisation of one activity by another is somewhat inherent in this arrangement, though efforts are maintained to contain the level of cross-subsidisation.

In the instant case, in the absence of specific cost details, it is difficult to assess whether the proposed rate of ₹ 15/- per tonne is reasonable. The Hon'ble High Court of Bombay has passed an Interim order on 9 February 2000 requiring IIL to pay a rate of ₹ 6/- per M.T. for the operations taking place at the disputed port approaches. In view of this interim order, the revenue earned by the MBPT from the operations since the said period can only be at the rate of ₹ 6/- per M.T. In the successive general revisions of the port scale of rates, this Authority has considered the total revenue earned / estimated to accrue to the Port, to revise the (then) prevailing scale of rates of MBPT. The revenue position considered in such exercise includes the revenue accrued to the MBPT from the subject transshipment operation which is calculated at the rate of ₹ 6/- per M.T. in view of the interim order of the Hon'ble High Court. Since the revenue model considered

under the cost plus regime to fix the general scale of rates of MBPT include the revenue from the transshipment operation of ₹ 6/- per M.T. and the cost plus regime adopted to fix the general scale of rates which accounts for all the expenditure of MBPT and return on its capital employed, the MPBT may not be in any disadvantageous position if the same rate of ₹ 6/- M.T. is allowed as the rate for the transshipment operation taken place at the port approaches. This Authority is constrained to take this decision in the absence of separate costing for the activity made available. Further, the rate of ₹ 6/- per M.T. is now in vogue for more than 11 years and can, therefore, be considered to be a final rate for the said operations.

- (ix). Another issue raised before this Authority by both the parties, particularly by the MBPT, is about the validity of the contract between MBPT and IIL by virtue of which the port is entitled to levy the lighterage dues at ₹ 15/- per M.T. IIL has vehemently denied the existence of any such contract and even challenged the legality of the resolution of the Board of Trustees of MBPT passed in the year 1994. This Authority is not in a position to accept the contention of MBPT that the Order passed by the Hon'ble High Court requires this Authority to adjudicate upon the dispute arising from the so called contract between MBPT and IIL. The direction of the Hon'ble High Court is only to consider the proposal of MBPT and the objections of IIL and pass a fresh order thereon. MBPT has repeatedly stressed in the proceedings that its proposal is for fixation of a general tariff for the lighterage operations at the port approaches and it is not specific to any specific user. If this be the case, it cannot be its contention that this Authority should settle the disputes between MBPT and IIL arising from some action taken by MBPT. The argument of the MBPT that this Authority is the forum chosen by parties and directed by the Hon'ble High Court to determine the right and obligations of MBPT and IIL under the disputed contract which came into existence in 1994 is misplaced. The Order of the Hon'ble High Court requires TAMP to dispose the matter in accordance with law and neither the applicable law nor the direction of the Hon'ble High Court requires TAMP to determine whether the contract was in existence and if so to determine the rights and obligations of the parties thereto. TAMP is a statutory body with a mandate to fix port tariff and this proceedings will be confined only to discharge that mandate.
- (x). The proposal of the MBPT was filed before this Authority on 24 February 1998 and MBPT has prayed that tariff to be determined now can be made applicable retrospectively from the date of filing of its proposal. From the material available on record, it is clear that the cargo operations outside the port limits had been taking place even prior to February 1998. If the prayer of MBPT is accepted, a question will arise about the tariff to be levied for the period prior to February 1998. This Authority is not in a position to endorse the stand of MBPT that till a general tariff is set by this Authority, a Port Trust can introduce necessary tariff arrangement through contract, in view of certain other provisions of the MPT Act. There is no doubt even in the minds of MBPT that the charges to be fixed for operations outside the port limits will fall under purview of section 48 of MPT Act. It will be fallacious that this position would arise only when a proposal is filed by the port before this Authority. If this argument is conceded then any Port Trust can willfully delay submission of proposal before Authority and introduce any tariff arrangement convenient to them through bilateral arrangement thereby circumventing the tariff setting arrangement envisaged by the MPT Act. This Authority may, therefore, like to go beyond the date of filing of the proposal by MBPT in this matter. As correctly argued by MBPT, this Authority cannot fix any tariff retrospectively for the period before its constitution. By virtue of amendments to the MPT Act, this Authority was constituted by a notification by the Central Government issued on 10 April 1997. Therefore, the lighterage levy for the cargo operation at the port approaches at the rate of ₹ 6/- per M.T. is approved for inclusion in the Scale of Rates of MBPT retrospectively with effect from 10 April 1997.

(xi) Before we conclude, it is once again reiterated that the tariff for cargo operations at the port approaches approved by this Authority is subject to the condition that it is leviable only at such places where the jurisdiction of MBPT legitimately extends. If any doubt is raised on the claim of MBPT about its territorial jurisdiction on the port approaches, the onus is on MBPT to establish its title and jurisdiction over such areas as per the provision of MPT Act and Indian Ports Act.

19. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following provision for inclusion in the Scale of Rates of MBPT with retrospective effect from 10 April 1997 –

'Lighterage dues at the rate of ₹ 6/- per tonne shall be levied on the cargo, unloaded from or loaded into, the vessels anchored within the Port approaches and the cargo is transported through Mumbai Port Waters. Provided, however, that Lighterage dues shall not be levied on the cargo destined to or from the Port of Mumbai'.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/11-Exty.]